

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLI. JAHRGANG. NO. 18. BERLIN, DEN 2. MÄRZ 1907.

Der Neubau des Weinhauses „Rheingold“ der Aktien-Gesellschaft Aschinger in der Bellevue- und der Potsdamer Straße zu Berlin.

Arch.: Prof. Dr.-Ing. Bruno Schmitz in Charlottenburg.

(Fortsetzung.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 123, 124 und 125.



Ueber die räumliche Anlage der gesamten Baugruppe geben die Grundrisse S. 86, 88 und 89 erschöpfende Auskunft. Bei dem hohen Wert des Geländes, der etwa 4 Mill. M. beträgt, mußte die Ausnutzung der Baufläche eine sehr große sein und so weit gehen, als es die baupolizeilichen Vorschriften irgend gestatteten. Daneben aber waren die Entwurfs-Arbeiten von dem Wunsche der Bauherrin beherrscht, ein Haus zu erhalten, welches alles bisher in Berlin Dagewesene in Anlage und Ausstattung übertreffen sollte. So entstand eine Anlage von einer unvergleichlichen Größe des Wurfes, eine Anlage, die auf diesem Gebiet von keiner anderen in Deutschland übertroffen werden dürfte, eine Baugruppe von einer seltenen Kraft der künstlerischen Gestaltung.

Die Flächen-Verteilung ergab sich ungefähr so, daß die für Küchen und Keller insgesamt vorgesehenen Flächen etwa den gleichen Umfang haben, wie die Fläche der Restaurationsräume, wobei die nutzbaren Küchenflächen ungefähr ebenso groß sind, wie die Kellerflächen.

Der Schwerpunkt der Raumgruppierung liegt in dem Saalbau an der Bellevue-Straße; er ist der Hauptteil der dreiteiligen Bauanlage, die neben ihm aus der verbindenden Bankettsaal-Gruppe mit Rotundensaal und der Raumgruppe in der Achse des Gebäudes an der Potsdamer Straße besteht. Ueber zwei Kellergeschossen, die Lagerräume und Küchen enthalten, liegt an der Bellevue-Straße das Erdgeschoß mit dem am Kopfe der No. 16 nach der Zeichnung wiedergegebenen Pfeilersaal. Das unterste Kellergeschoß ist nach dem Grundriß S. 88 durch fast die gesamte Fläche der Bauanlage, also auch unter den Höfen, durchgeführt und, soweit hier nicht Lagerkeller angelegt wurden, zur Aufstellung der Maschinen für Ventilation und Lichtbereitung, sowie zur Kesselanlage mit Kohlen-Lager für die Niederdruck-Dampfheizung und eine Akkumulatoren-Anlage bestimmt worden. Die Kellergruppe gegen die Potsdamer Straße ist es, die diesen maschinentechnischen Einrichtungen vorbehalten blieb. Das Kellergeschoß darüber ist an der Bellevue-Straße für die Küchenanlage und die Weinkellerei aufgeteilt. Dadurch nun, daß die Höfe tiefer gelegt wurden, ergaben sich für dieses Geschoß so ausreichende Beleuchtungs-Verhältnisse, daß es



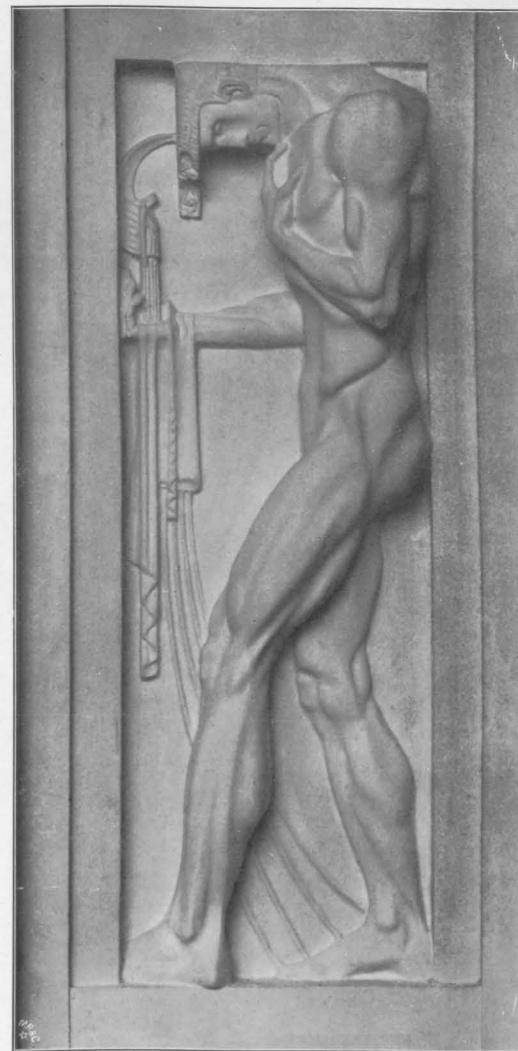
Pfeiler-Endigung im Rotunden-Saal.
Bildhauer: Herm. Feuerhahn in Charlottenburg.



MUSIK



EITELKEIT



KUNST



ER NEUBAU DES WEIN-
HAUSES „RHEINGOLD“
DER AKTIENGESELL-
SCHAFT ASCHINGER
IN DER BELLEVUE- UND
DER POTSDAMER
STRASSE IN BERLIN

ARCHITEKT: PROF. DR.-
ING. BRUNO SCHMITZ
IN CHARLOTTENBURG

*** BILDWERKE DER
HAUPTFASSEDE ***
BILDHAUER: PROF. FR.
METZNER IN BERLIN

===== DEUTSCHE =====

** BAUZEITUNG **
XLI. JAHRGANG 1907
***** NO. 18 *****

im inneren Teil der Bauanlage zu charakteristischen Saalbauten, dem Wotan-Saal und dem Muschel-Saal, ausgestaltet werden konnte, die infolge ihrer Lage noch innerhalb der Fundamente ein dieser Lage entsprechendes schweres Gepräge erhalten haben. Der Zugang zum Wotan-Saal erfolgt vom Erdgeschoß an der Bellevue-Straße, derjenige zum Muschel-Saal von dem gegen die Potsdamer Straße gelegenen Restaurations-Raum aus. Durch die Rotunde wird eine Verbindung beider Säle hergestellt. Diese werden, gegen den künstlerisch ausgestatteten Hof 3 geöffnet, in der warmen Jahreszeit einen gegen die Sommerhitze geschützten angenehmen Aufenthalt gewähren. Auf ihre künstlerische Durchbildung kommen wir später zu sprechen.

In glücklichster Weise für den Eindruck der ununterbrochenen Raumfolge sind die Höhenverhältnisse ausgenutzt. Durch wenige Stufen nur ist vom Pfeilersaal eine Verbindung mit den Steinsälen des oberen Kellergeschosses, durch noch weniger Stufen ist eine Verbindung mit den Sälen des hohen Erdgeschosses, mit dem Roten Saal, dem Onyxsaal, der Rotunde und dem anschließenden, über dem Muschel-saal gelegenen Restaurationssaal hergestellt. Der Restaurationssaal an der Potsdamer Straße liegt auf ungefähr gleicher Höhe wie der Pfeilersaal. Der letztere ist fünfschiffig und wird an den beiden Kopfseiten durch zwei dreiarmlige, stattlich entwickelte Treppenanlagen mit vorgelagerten Vorräumen eingeschlossen. Zu diesen, an denen Garderoben liegen, gelangt man durch die beiden Haupteingänge an der Bellevue-Straße. Vor dem Pfeilersaal entwickelt sich in der vollen Ausdehnung der Front eine abgestufte Terrasse mit steinerner Abschlußbrüstung gegen die Straße, die in der milderen Jahreszeit zu Restaurations-Zwecken dienen und aus diesem Grunde einen zeltartigen Ueberbau erhalten sollte, der in dem Schnitt S. III angedeutet ist und für dessen Aufbau an der Fassade besondere architektonische Anordnungen getroffen wurden. Die Errichtung dieses Ueberbaues wurde jedoch vorläufig nicht gestattet, doch besteht, wenn wir recht unterrichtet sind, die Hoffnung, daß er später noch zur Ausführung gelangt. In halber Höhe besitzt der Pfeilersaal an den beiden Kopfenden noch Galerien, die S. 88 dargestellt und aus den Schnitten S. 112 und 123 zu ersehen sind. Ueber dem Pfeilersaal liegt das niedere Garderobengeschloß für den in der Höhe folgenden Kaisersaal, und zugleich Wandelhalle für diesen. Der Kaisersaal, der seinen Namen von den vier Kaiserstandbildern an den

beiden Kopfseiten erhalten hat, strebt in machtvoller Entwicklung nach der Beilage in No. 13 und in glücklichsten Raumverhältnissen bis in das Dach. Er ist der krönende Teil der gesamten Bauanlage, ihm ordnet sich alles andere als dienendes Glied unter. Er ist eine der bedeutendsten Saalschöpfungen der neueren Zeit, der Weiße Saal des Kgl. Schlosses zu Berlin nicht ausgenommen. Ihn umzieht an vier Seiten ein Emporen-Geschoß, an den beiden Langseiten von geringerer Tiefe, an den beiden Kopfseiten in größerer Tiefen-Entwicklung und reicherer Raumgliederung. Zwei kleinere Nebensäle sind an den Ecken der rückwärtigen Empore gewonnen worden.

Im Zwischenbau folgt über dem Onyxsaal ohne Zwischengeschloß unmittelbar der Bankettsaal, auch er, wie die Beilage zu No. 16 zeigt, zu glücklichsten Verhältnissen entwickelt und mit einem wirkungsvollen Tonnengewölbe überdeckt, in das von beiden Seiten die Schilde der Fenster einschneiden. Er ist gleichfalls mit einer Empore ausgestattet, die sich in der Rotunde in ein Zwischen-Geschoß fortsetzt. Die Rotunde hat lediglich eine vermittelnde Bestimmung; sie verbindet die Säle des Zwischenbaues mit der von der Potsdamer Straße aus zugänglichen Saalflucht. Von der letzteren Straße gelangt der Besucher zunächst in einen kleinen Vorraum mit Fahrstühlen und Treppenanlagen, hierauf in einen zweigeschossigen Restaurationsraum, dessen oberes Geschoß als Galerie ausgebildet ist. Der in der Achse dieses Raumes liegende Bauteil enthält nach dem Schnitt S. III über dem Muschelsaal noch zwei Restaurations-Geschosse, dann jedoch eine geräumige Küchenanlage und darüber die Wäscherei mit Wäschelager und, gegen die Potsdamer Straße gewendet, die Verwaltungsräume für die ganze Bauanlage. In dem S. 86 abgebildeten obersten Geschoß befinden sich an den beiden Kopfenden des Saales die Orchester-Logen mit benachbarten Instrumenten-Räumen, im Zwischenbau noch eine weitere Küchenanlage, so daß die Bedienung der Besucher mit Speisen von drei Punkten und durch zahlreiche Aufzüge erfolgen kann. Neben die Speisen- und Personen-Aufzüge treten an mehreren Stellen noch Lasten-Aufzüge. Die Verbindung der Geschosse unter einander ist ungemein übersichtlich und bequem, während aus der Anordnung der Raumgruppen zu einander eine nicht zu übertreffende Klarheit und Natürlichkeit sprechen. Die überzeugende Größe dieser Anlage konnte nur einer bedeutenden künstlerischen Gestaltungskraft entspringen. —

(Fortsetzung folgt.)

Techniker als Bürgermeister.

Am 13. Februar wählte der Bürgerschaft von Karlsruhe in Baden in der Person des Amtmannes Fr. Föhrenbach in Baden-Baden, dem der Ruf eines tüchtigen Verwaltungsbeamten vorausging, einen I. Bürgermeister, nachdem einflußreiche Kreise der Stadt mit einem großen Teil der Bevölkerung die Besetzung dieses wichtigen Amtes mit einem Techniker gefordert hatten. Die Sachlage ist folgende: Karlsruhe besitzt drei Bürgermeister, einen Oberbürgermeister, sowie einen I. und einen II. Bürgermeister. Leitender Beamter war bis zum vergangenen Spätjahr der Oberbürgermeister Schnetzler, ein um die blühende Entwicklung der badischen Hauptstadt, „deren geradezu staunenswertes Wachstum und Gedeihen mit seine Tat war“ (Jos. Kohler), im höchsten Maße verdienstvoller Mann, dessen bewundernswerte Initiative und dessen unerschrockener Mut in der Behandlung politischer und künstlerischer Fragen stets ein Ruhmesblatt in der Geschichte der städtischen Verwaltung Karlsruhes sein werden. Als im vergangenen Spätjahr die letzten Blätter fielen, ging er in die Ewigkeit; ein unheilbares Leiden hatte seine Kräfte nach und nach aufgezehrt. Die Trauer um den Verlust des vortrefflichen Mannes war in der Bürgerschaft eine allgemeine und eine selten aufrichtige. Unter den Hinterbliebenen hinterließ er einen Sohn, dem er gestattete, sich dem Ingenieurfache zuzuwenden. Man wird gerade in diesem Umstande ein bedeutsames Symptom für seine Wertschätzung der technischen Berufe zu erblicken haben. Möglich, daß diese Wertschätzung aus der Zusammenarbeit mit seinem Vorgänger, dem Oberbürgermeister Wilhelm Lauter, einem um die Entwicklung Karlsruhes, nament-

lich in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts gleichfalls in höchstem Maße verdienten städtischem Beamten sich ergab. Dieser wurde als Kultur-Ingenieur in die leitende Stellung der städtischen Verwaltung berufen, und unter seiner Herrschaft, die freilich eines gewissen Absolutismus, ohne den jedoch, wenn er sich in maßvollen Grenzen hält und mehr den Charakter „Initiative denn Alleinherrschaft“ annimmt, in großen Dingen nicht auszukommen ist, nicht entbehrte, hat sich die Stadt wohl befunden. Sein Vorgänger wiederum war der Buchdruckerei-Besitzer Malsch, an dessen große Verdienste um die Stadt heute noch der schöne Brunnen beim Eingang in die Carl Friedrich Straße erinnert. So nahm die Stadt stets das Gute, wo sie es fand, vorurteilslos und frei von formalen Bedenken.

Nach dem Tode Schnetzler's wählte die Stadt ihren bisherigen I. Bürgermeister Karl Siegrist, welcher der Stadtverwaltung seit dem Jahre 1890 angehörte und 1892 II. Bürgermeister, 1901 I. Bürgermeister wurde, zu ihrem Oberbürgermeister. Er ist Jurist und hat sich das Vertrauen seiner Mitbürger in der städtischen Verwaltung in so hohem Grade erworben, daß seine Wahl zum Oberbürgermeister mit großer Mehrheit erfolgte. Sie geschah zudem ohne Kampf, lediglich andere politische Anschauungen entzogen ihm die noch fehlenden Stimmen. Seine Antrittsrede in der Sitzung des Bürgerschaftsausschusses vom 2. Jan. d. J. war klug sowohl in der Berufung auf seinen bedeutenden Vorgänger, wie in sozialpolitischer Hinsicht. Die von ihm bis dahin bekleidete Stelle nun war das Ziel der Wünsche der technischen Kreise der badischen Hauptstadt und eines großen Teiles der Bevölkerung.

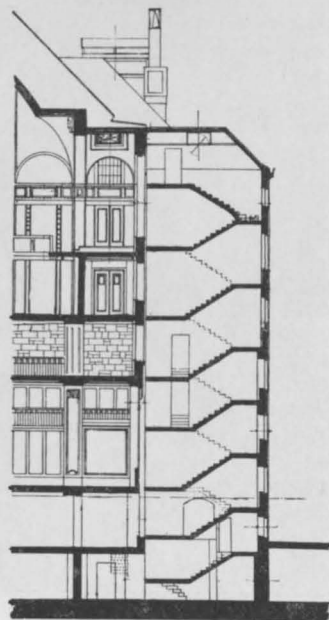
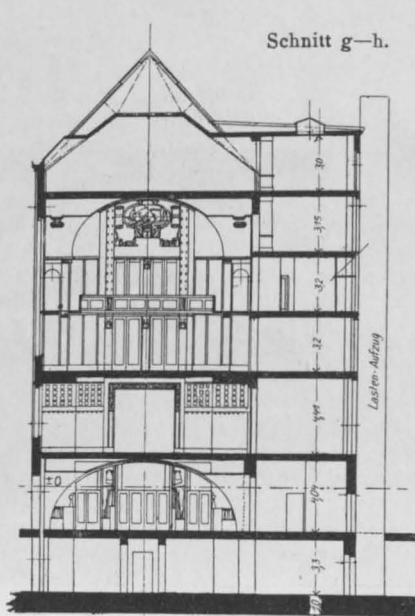
Die 5 technischen Vereine der Stadt — der Bezirks-Verein Karlsruhe des Vereins Deutscher Ingenieure, der Badische Architekten- u. Ingenieur-Verein, der Elektrotechnische Verein Karlsruhe, die Ortsgruppe Karlsruhe des Bundes Deutscher Architekten, sowie die Ortsgruppe Karlsruhe des Bundes der technischen und industriellen Beamten — hatten für die zweite Hälfte Dezember des vergangenen Jahres eine Versammlung einberufen, welche Stellung zu der Frage der Besetzung der Stelle des I. Bürgermeisters mit einem hervorragenden Techniker nehmen sollte. Die Versammlung war ungewöhnlich zahlreich besucht; die gefeiertsten Namen der Technischen Hochschule in Karlsruhe sowie die besten Vertreter der tech-

Wasserwerk, das Elektrizitätswerk, der Rheinhafen, die Straßenbahn usw., alle diese Teile der Stadtgeschäfte würden eine technische Kraft an leitender Stelle erfordern, die geeignet sei, die Interessen derselben aus eigenen Kenntnissen heraus vor dem Bürgerausschuß und in der Öffentlichkeit zu vertreten. Die Einberufer der Versammlung wagten nicht, an einen sofortigen Erfolg der heutigen Besprechungen zu glauben, aber man wolle dem technischen Ansehen und der technischen Bedeutung eine Gasse schlagen. Ueberdies sei der Gedanke der Besetzung leitender Stellen in der Stadtverwaltung mit Technikern in vielen anderen deutschen Städten schon zur Verwirklichung gekommen, und zwar mit durchwegs bestem Erfolge. Redner beleuchtete sodann den von ihm

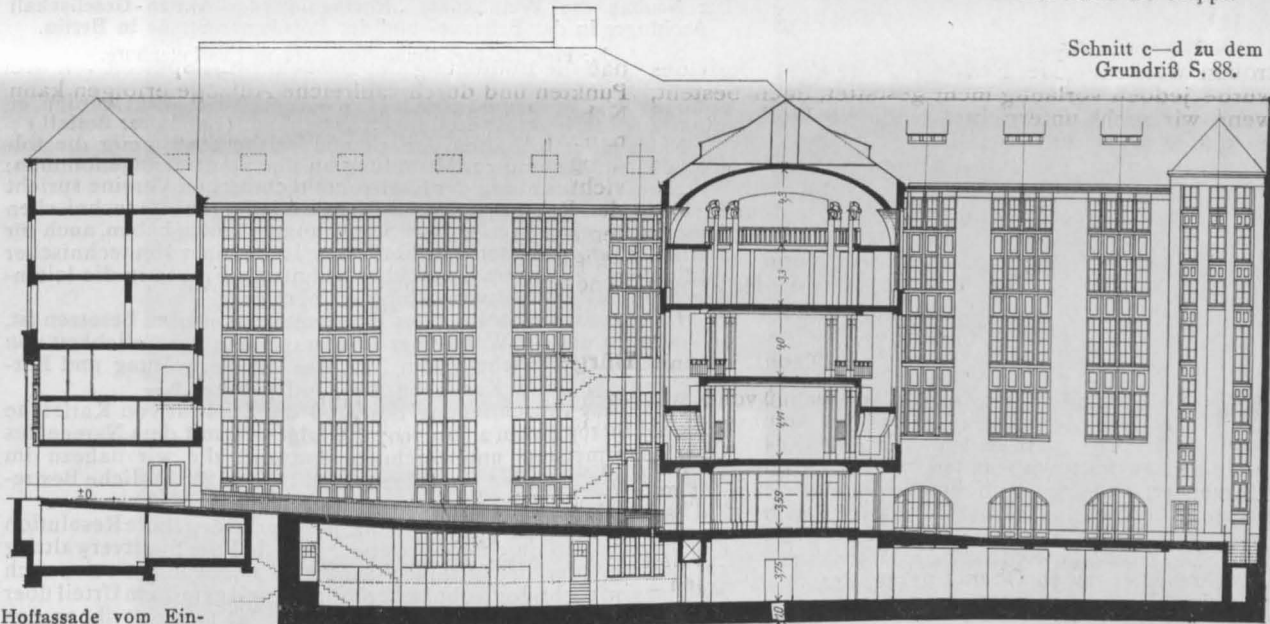
Der Neubau des Weinhauses „Rheingold“ der Aktien-Gesellschaft Aschinger in der Bellevue- und der Potsdamer Straße in Berlin. Architekt: Prof. Dr.-Ing. Bruno Schmitz in Charlottenburg.



Fassade in der Potsdamer-Straße.



Schnitt durch die Treppe.

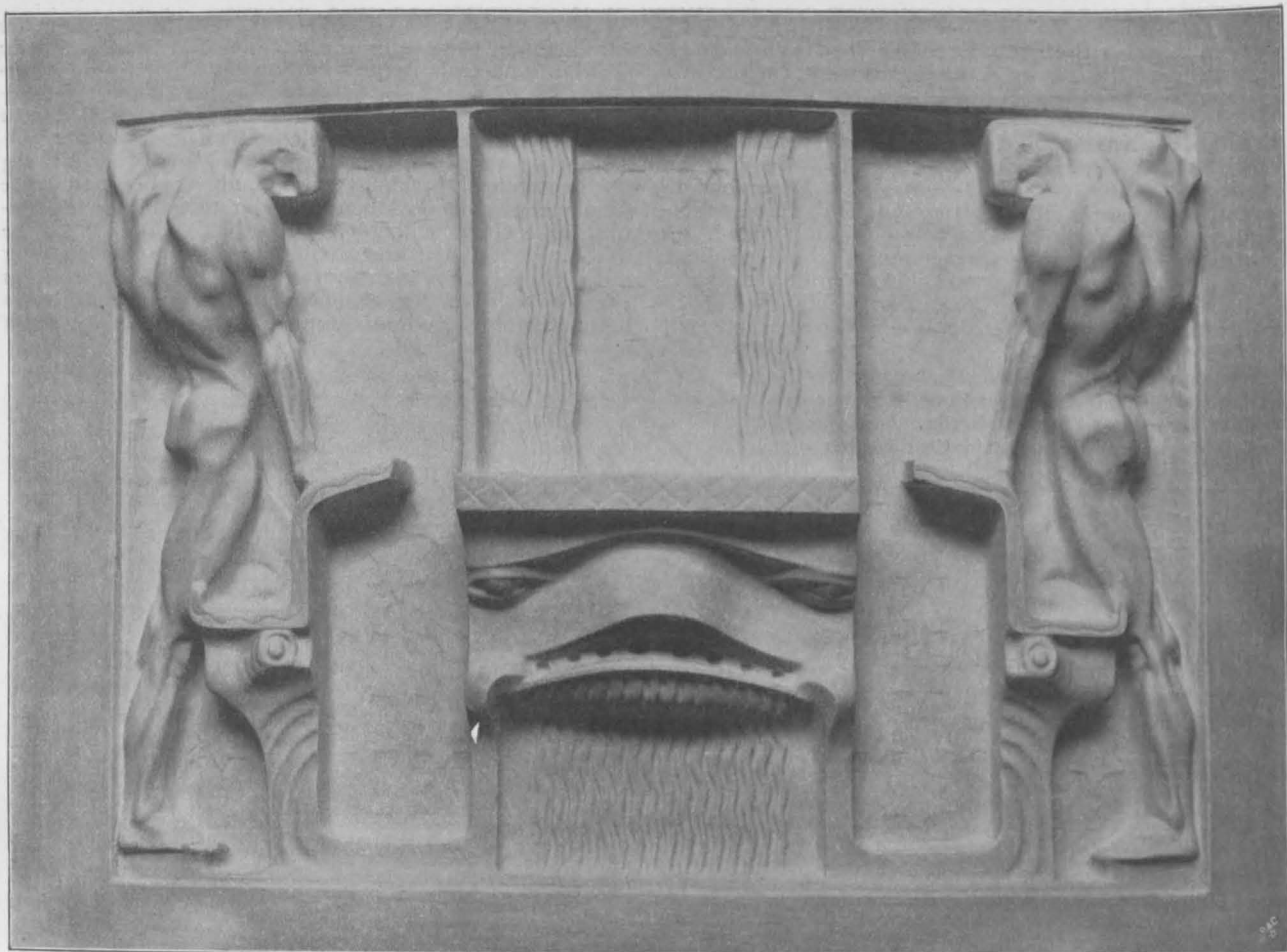


Schnitt c-d zu dem Grundriß S. 88.

Hoffassade vom Eingang an der Potsdamer Straße her mit Schnitt durch die Rotunde.

nischen Welt der Stadt wohnten ihr an. Im Namen der einladenden Vereine hieß Hr. Ob.-Ing. Dr. Gust. Doederlein die Versammlung willkommen; aus seiner Rede seien als Ausführungen von allgemeinerer Bedeutung erwähnt, daß aus der Äußerung des Wunsches auf Besetzung der fraglichen Stelle mit einem Techniker, keineswegs eine Kritik der Vergangenheit und der bisherigen Leitung der Geschäfte unserer Stadt ersehen werden dürfe, maßgebend seien dabei lediglich der Blick auf die Zukunft und der Gedanke, ob mit den rasch anwachsenden technischen Aufgaben der Stadt nicht auch eine technische Vertretung in den leitenden Stellungen derselben nötig sei. Betrachte man das Budget der Stadt auf seinen technischen Inhalt, so werde man staunen, wie bedeutend dieser schon geworden sei. Das Gaswerk, das

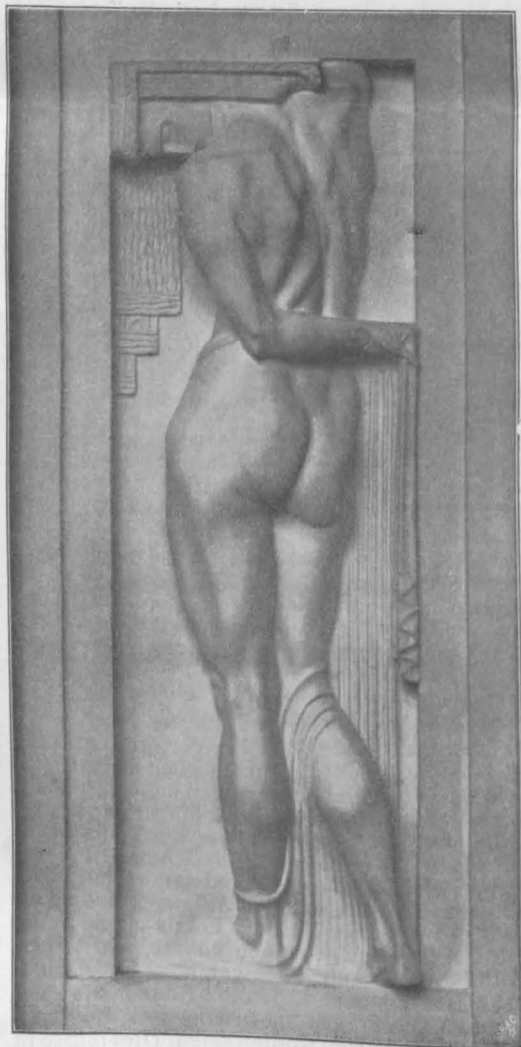
vertretenen Gedanken inbezug auf die Verwaltungs- und Rechtsfragen, betonte, daß die technischen Angelegenheiten, die ein Bürgermeister zu erledigen habe, viel zahlreicher seien als die juristischen, und führte zur Repräsentationsfrage aus, daß der Techniker auch hierin gewiß dem Juristen nicht nachstehe. Das Schulstudium sei hierbei weniger wichtig als die Kinderstube und die Schule des Lebens. Für die sozialen Aufgaben habe aber der Techniker, der in seiner Zeit der Praxis einen tiefen Einblick in das Volksleben gewinnen konnte, meist noch mehr Verständnis, als eine juristisch gebildete Persönlichkeit. Zum Schlusse kommend, betonte Redner, daß bei den großen, wichtigen Fragen städtischerseits die Techniker viel zu wenig zugezogen worden seien. Dies müsse in unserer fortschreitenden Zeit anders werden, der Techniker



Relief am Rheintöchterbrunnen. Bildhauer: Franz Metzner in Berlin.

Der Neubau des Weinhauses „Rheingold“ der Aktien-Gesellschaft Aschinger in der Bellevue- und der Potsdamer Straße in Berlin.

Arch.: Prof. Dr.-Ing. Bruno Schmitz in Charlottenburg.



Schönheit. Relief der Hauptfassade von Franz Metzner.

dürfe nicht mehr in untergeordneter Stellung beschäftigt werden, er müsse auch in leitende Stellungen aufrücken. (Lebhafter Beifall.)

Nach einer lebhaften Aussprache wurde einstimmig die folgende Entschliebung zur Mitteilung an den Stadtrat angenommen:

„Die Versammlung der Karlsruher technischen Vereine spricht die Überzeugung aus, daß es bei dem Umfang, den die technischen Aufgaben der heutigen großen Städte angenommen haben, auch für Karlsruhe eine gebietende Forderung ist, Männer von technischer Bildung und gereiftem Urteil über technische Fragen in die leitenden Stellen der Stadtverwaltung zu berufen.

Da zurzeit die Stelle eines Bürgermeisters neu zu besetzen ist, so erscheint uns die Wahl einer hervorragenden Persönlichkeit von technischer Berufsrichtung im Interesse der Verwaltung und Entwicklung der Stadt Karlsruhe dringend geboten.“ —

Auf diese Entschliebung beschloß der Stadtrat von Karlsruhe in seiner Sitzung vom 2. Jan. 1907 die folgende, mit dem Namen des Oberbürgermeisters unterzeichnete Antwort, die wir nahezu im Wortlaut wiedergeben, weil ihre Ausführungen für ähnliche Bestrebungen auch anderer Städte von Interesse sein dürften.

„Wir sind mit der Versammlung, welche die erwähnte Resolution gefaßt hat, darin durchaus einverstanden, daß die Stadtverwaltung zur Lösung ihrer bedeutsamen Aufgaben notwendigerweise auch Männer von tüchtiger technischer Bildung und gereiftem Urteil über technische Fragen braucht und daß diese Männer eine ihnen den nötigen Einfluß sichernde Stellung in dem städtischen Verwaltungsorganismus einnehmen müssen. Wir glauben aber, diesen Anschauungen schon bisher insoweit Rechnung getragen zu haben, als es nach der gesetzlichen Ordnung der Gemeindeverfassung und den tatsächlichen Bedürfnissen derzeit angängig ist. So hat die Stadt Karlsruhe an die Spitze aller Ämter, denen vorwiegend technische Aufgaben zufallen, ausschließlich technisch vorgebildete Männer von hervorragender Bedeutung gestellt.

An der Spitze des Hochbauamtes steht ein Architekt, das Tiefbauamt leitet ein Bauingenieur, die Verwaltung der Gas- und Wasserwerke ist einem Maschineningenieur übertragen, ebenso die des Maschinenbauamtes. Für das Elektrizitätswerk ist ein Elektroingenieur und für das Straßenbahnamt ein Maschinen- und Elektroingenieur als oberster Beamter bestellt. Die vier erstgenannten Amtsvorstände führen die Amtsbezeichnung „Stadtbaurat“; ihr dienstliches Einkommen ist beträchtlich höher als das des zweiten Bürgermeisters und wird regelmäßig dem des ersten Bürgermeisters mindestens gleichkommen. Jedem dieser technischen Amtsvor-

stände steht überdies das nötige technische Hilfs- und Bureaupersonal zur Seite. So verfügt das Hochbauamt zurzeit über 20, das Tiefbauamt über 23, das Gas- und Wasserwerk über 29, das Maschinenbauamt über 12, das Elektrizitätswerk über 8, das Straßenbauamt über 12 tech-

der Juristen anderseits beruht, dürfte sich aus nachstehender Darlegung klar ergeben.

Nach der Badischen Städteordnung ist die gesamte Verwaltung der Stadt durch den Stadtrat zu führen. Der Stadtrat setzt sich zusammen aus dem Oberbürgermeister,



Pilasterbänder im Gallerie-Saal. Bildhauer: Herm. Feuerhahn in Charlottenburg.

nische Beamte, darunter überall mehrere mit Hochschulbildung. Hieraus ergibt sich, daß die Stadtverwaltung ein außerordentlich umfangreiches technisches Beamten-Personal besitzt. Anders wäre es ja auch gar nicht möglich gewesen, die zahlreichen und zumteil schwierigen Aufgaben technischer Natur, die der Stadt gestellt sind, zu lösen. Richtig ist allerdings, daß sich im Bürgermeisteramt zurzeit kein Techniker befindet, da sowohl der Oberbürgermeister, als auch der zweite Bürgermeister eine juristisch-staatswissenschaftliche Vorbildung genossen haben. Das gleiche ist auch in den übrigen badischen Städten der Fall; insbesondere hat auch Mannheim, das doch an Umfang der technischen Aufgaben Karlsruhe gewiß nicht nachsteht und dessen Bürgerschaft man sicherlich nicht mangelndes Verständnis für die Bedeutung der technischen und der kaufmännischen Bildung



Teilungsfüllung im Pfeilersaal von Herm. Feuerhahn.

einem oder mehreren (in Karlsruhe 2) Bürgermeistern und mehreren (in Karlsruhe 22) Stadträten. Von den Mitgliedern des Stadtrates sind nur der Oberbürgermeister und die Bürgermeister besoldet, das Amt der Stadträte ist ein unbesoldetes Ehrenamt. Infolge dieser Organisation ist die Tätigkeit des Stadtrates in seiner Gesamtheit im wesentlichen eine beschließende, während die Vorbereitung und Ausführung der Beschlüsse in den Händen des Oberbürgermeisters und der Bürgermeister liegt. Die Bürgermeister sind dabei „die Stellvertreter und Amtsgehilfen des Oberbürgermeisters“. Nun hat selbstverständlich die Stadtverwaltung auch eine außerordentlich große Zahl von Verwaltungs-Geschäften nicht technischer Natur zu erledigen. Wir erinnern nur an die Leitung des gesamten Kassen- und Rechnungswesens (wozu auch die Aufstellung und der Vollzug des Vor-



Wandreliefs im Onyx-Saal. Bildhauer: Herm. Feuerhahn in Charlottenburg.

Der Neubau des Weinhauses „Rheingold“ der Aktien-Gesellschaft Aschinger in der Bellevue- und Potsdamer Straße in Berlin. Architekt: Professor Dr.-Ing. Bruno Schmitz in Charlottenburg.

wird vorwerfen können, seine vier Bürgermeisterstellen sämtlich mit juristisch-staatswissenschaftlich bzw. kameralistisch vorgebildeten Männern besetzt. Warum dies so ist und daß dieser Zustand insbesondere nicht auf Unterschätzung der Techniker einerseits und Ueberschätzung

anschlages, die Aufnahme, Verzinsung und Tilgung der Anleihen, die Fertigung der Dekreturen und die Ueberwachung der Kassen gehört, an die Verwaltung des Schulwesens (Volksschulen, Gewerbeschule, kaufmännische Schule, Mittelschule für Knaben und Mädchen u. a.), der

Sparkasse mit Vermögensanlagen von gegen 25 Mill. M., des Leihhauses, des Krankenhauses, an die Armenverwaltung mit ihren Anstalten, die Arbeitsversicherung, (Kranken-, Alters- und Unfall-Versicherung), die Gebäude- und Fahrnisversicherung, die Mitwirkung bei der Polizeiverwaltung, die öffentliche Gesundheitspflege, die Bearbeitung der Personalsachen der (600—700) Beamten und (1200) Arbeiter, den schriftlichen Verkehr mit den Staatsbehörden, die Prüfung von Rechtsfragen und Führung von Rechtsstreiten usw. Für all diese nicht technischen Verwaltungszweige sind die Bürgermeister die ausführenden Respizienten des Stadtrates. Ferner sind dem Bürgermeisteramt als solchem noch eine ganze Reihe von Funktionen übertragen, welche mit der Gemeindeverwaltung an sich nichts zu tun haben, so die Verwaltung des Standesamtes, die Beglaubigung von Unterschriften und sonstigen Tatsachen, die Gemeindegerichtsbarkeit, die Anordnung von Zwangsvollstreckungen wegen öffentlich rechtlicher Forderungen u. a.

Es wird nun jedermann einleuchten, daß in einer Stadt von 120000 Einwohnern schon die Leitung dieser Geschäfte allein die Arbeitszeit von 3 Verwaltungsbeamten überreichlich in Anspruch nimmt, nicht gerechnet den großen Zeitaufwand, welchen die Teilnahme an den Sitzungen des Stadtrates und der städtischen Kommissionen, die Verhandlungen mit dem Publikum und den Ressortbeamten in Anspruch nehmen. Es hat sich daher schon längst sogar die Notwendigkeit ergeben, den Bürgermeistern rechtskundige Hilfsarbeiter (Stadt-Rechtsräte), zur Seite zu stellen, und es ist geradezu unmöglich, die Zahl der staatswissenschaftlich vorgebildeten leitenden Verwaltungsbeamten durch Besetzung einer der 3 Bürgermeisterstellen mit einem Techniker auf 2 zu reduzieren. Will und kann man etwa einem Techniker zumuten, als Bürgermeister seinem technischen Beruf zu entsagen und sich lediglich mit Verwaltungssachen zu beschäftigen, für die seine Vorbildung in keiner Weise bestimmt ist und für die er wohl kaum Neigung besitzen wird? Gewiß nicht! Umgekehrt wäre es auch einem Techniker als ersten Bürgermeister nicht möglich, sich gerade mit technischen Dingen zu beschäftigen. Die technischen Arbeiten werden, wie wir oben gesehen haben, durch die technischen Aemter geleistet. Daneben ist nach einem technischen Bürgermeister nicht das geringste praktische Bedürfnis vorhanden. Denn lediglich um den Verkehr zwischen den technischen Aemtern und dem Stadtrat zu vermitteln, dazu bedarf es keines Technikers; dazu sind die juristisch gebildeten Bürgermeister, wie die Erfahrung lehrt, sehr wohl im stande. Allerdings sind diese nicht in der Lage, die Vorschläge der technischen Aemter fachmännisch zu prüfen und zu beurteilen. Dazu wäre aber auch ein technischer Bürgermeister nur in sehr beschränktem Maße im stande. Denn er müßte notwendigerweise einem bestimmten Zweig der Technik entstammen, also z. B. Architekt oder Bauingenieur oder Maschineningenieur sein. Er würde dann wohl ein fachmännisches Urteil über die Arbeiten seines Faches abgeben können; dagegen würden ihn die Techniker der übrigen Fächer nicht als Fachmann anerkennen und seinen Urteilen wohl schroff entgegen treten, oder sie wenigstens nicht als richtige anerkennen, und es wäre in der Tat auch auf seinem Fachgebiet nicht ausgemacht, daß sein Urteil immer reifer und schwerwiegender wäre, als das des betreffenden Amtsvorstandes, ganz abgesehen von der wenig befriedigenden Situation, in welche die alten verdienten Stadtbauräte durch die Berufung eines jüngeren Technikers in das Bürgermeisteramt versetzt würden. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten zwischen dem technischen Bürgermeister und den technischen Aemtern aber hätte nach wie vor der Stadtrat zu entscheiden.

Nun besitzt der Stadtrat unter seinen ehrenamtlichen Mitgliedern (Stadträten) stets eine Anzahl in technischen Berufen stehender und entsprechend ausgebildeter Männer. Ihr Urteil würde wohl nach wie vor für die Entscheidung solcher Fälle von Meinungsverschiedenheiten ausschlaggebend sein. Sachlich wäre hiernach mit der Besetzung der Stelle des Ersten Bürgermeisters durch einen Techniker für die Lösung der Aufgaben der Stadtverwaltung gar nichts gewonnen; wohl aber wäre deren Lage entschieden verschlechtert, weil sie an Stelle einer dringend notwendigen Arbeitskraft eine überflüssige eintauschen würde.

Nun kann dem allerdings entgegengehalten werden, daß die leitenden technischen Beamten so lange nicht den nötigen Einfluß auf die Entschlüsse des entscheidenden Kollegiums (des Stadtrates) besitzen, als sie diesem nicht selbst als Mitglieder angehören, also entweder Bürgermeister oder Stadträte sind. Theoretisch und formell erscheint dieser Einwurf nicht unberechtigt,

und wir stehen dem Gedanken, den Chefs der wichtigsten technischen Verwaltungen Sitz und Stimme im Stadtrat zu verschaffen, grundsätzlich nicht ablehnend gegenüber. Zurzeit läßt sich dieser Gedanke aber nicht verwirklichen, weil die badische Städteordnung besoldete Stadträte nicht kennt. Eben dadurch ist man genötigt, die Stadtbauräte als städtische Beamte, nicht als Stadtratsmitglieder anzustellen. Tatsächlich hat indessen dieser Zustand noch nirgends zu Mißständen geführt. Insbesondere ist es in unserer Stadt noch nie vorgekommen, daß der Stadtrat etwa irgend eine wichtige Frage technischer Natur gegen den Willen des verantwortlichen technischen Beamten entschieden hat — ganz abgesehen davon, daß eine solche Entscheidung auch dann nicht ausgeschlossen wäre, wenn die Stadtbauräte Sitz und Stimme im Stadtrat hätten — oder ein Bürgermeister Techniker wäre. Das gleiche gilt auch vom Bürgerschaftsausschuß. Um den leitenden Technikern den nötigen Einfluß auf die Entschlüsse des Stadtrates zu sichern, ist hier eine Kommission gebildet, die sogenannte Baukommission, in der die Vorstände aller technischen Aemter neben den Bürgermeistern und den technisch gebildeten Mitgliedern des Stadtrates Sitz und Stimme haben und in der alle technischen Fragen auf Vortrag der zuständigen technischen Beamten eingehend beraten werden, bevor sie an den Stadtrat gelangen. Der Stadtrat selbst aber zieht zur Beratung wichtiger Gegenstände technischer Natur die betreffenden technischen Beamten zu, und ebenso wird bei Beratung solcher Gegenstände im Bürgerschaftsausschuß verfahren. Noch niemals ist uns denn von seiten unserer technischen Beamten die Klage vorgebracht worden, daß sie nicht Gelegenheit gehabt hätten, in technischen Fragen ihre Meinung zur Geltung zu bringen, oder daß diese nicht genügend respektiert worden sei. So schrumpft die ganze Technikerfrage unseres Erachtens auf eine Angelegenheit von mehr formaler Bedeutung, man könnte fast sagen, in eine Etikettensache zusammen. Aber auch hier gibt es eine Kehrseite. Während nämlich die leitenden technischen Beamten der Stadt jetzt auf Lebensdauer angestellt zu werden pflegen mit Ruhegehalts-Berechtigung und Hinterbliebenen-Versorgung, müßten sie als Bürgermeister oder Stadträte der Wahl auf 9 bzw. 6 Jahre unterworfen werden. Ob dieses ein Reizmittel für die Gewinnung besonders tüchtiger und selbständiger Techniker wäre, möchten wir immerhin bezweifeln.

Im vorstehenden glauben wir nachgewiesen zu haben, daß die Berufung eines Technikers auf den neu zu besetzenden Posten des 1. Bürgermeisters einem praktischen Bedürfnis der Stadtverwaltung nicht entspricht, da die Stadt ausreichend mit technischen Beamten ausgestattet ist, daß es aber dringend notwendig ist, die unter der geringen Zahl der staatswissenschaftlich gebildeten Beamten entstandene Lücke wiederum mit einem Beamten dieser Kategorie zu besetzen. Wir bedauern daher, unter den augenblicklichen rechtlichen und tatsächlichen Verhältnissen dem uns unterbreiteten Wunsch der technischen Berufsvereine nicht entsprechen zu können.

Auf dieses Schreiben des Oberbürgermeisters, das, wie man zugeben muß, eine gewandte Feder verrät, aus dem aber überall das „Nein“ herausklingt, haben die genannten Vereine die nicht minder geschickte Antwort abgegeben, daß für die Verwaltung eines großen städtischen Gemeinwesens die Berufung einer hervorragenden Kraft mit technischer Bildung als gleichwertig zu betrachten sei mit der Berufung von tüchtigen Kräften von juristischer oder kameralistischer Bildung. Die Antwort lautet im wesentlichen:

„Was zunächst die Organisation der technischen Aemter und ihre Leistungen anlangt, so hat es uns durchaus fern gelegen, daran Kritik zu üben. Betonen müssen wir jedoch, daß Karlsruhe erst seit kurzem eine „Großstadt“ geworden ist, und daß damit die technischen Aufgaben hinsichtlich der baulichen Entwicklung, der Gestaltung des Verkehrs und der öffentlichen Gesundheitspflege zu einem Umfang herangewachsen sind, dem die technischen Organe nicht in vollem Maße genügen können, wenn nicht auch im Willenszentrum des Gemeinwesens ein technisch gebildeter Kopf vorhanden ist, der die Bedürfnisse rechtzeitig erkennt, die Aufgaben verteilt, und der alle technischen Interessen nach innen und außen kraft eigenen Urteils vertreten kann. Gewiß wird es dem verehrlichen Stadtrat übrigens nicht unbekannt sein, daß in verschiedenen, z. B. 2 hessischen Städten — Gießen und Friedberg — Ingenieure die Bürgermeister-Stelle bekleiden, und daß in vielen Städten neben dem Bürgermeister technische Beigeordnete angestellt sind.

Die in Ihrem Schreiben angedeutete Frage, ob die Stelle für einen hervorragenden Ingenieur Anziehungs-

kraft genug besitzen würde, hätte wohl durch eine einfache Probe ihre natürlichste und richtigste Antwort gefunden.

Sie verweisen auf die große Zahl von Verwaltungsgeschäften nicht technischer Natur, die im Bürgermeisteramt zu erledigen sind, z. B. das Kassenwesen, das Schulwesen, die Arbeiterfürsorge und die Prüfung von Rechtsfragen. Dem müssen wir entgegenhalten, daß jeder Fabrikdirektor oder Baumeister eine große Menge rein wirtschaftlicher Fragen zu bewältigen hat, und daß einem erfahrenen Ingenieur die Fähigkeit, sich in Gebieten, die dem Fache fernliegen, einzuarbeiten, keineswegs abgeht; auch darf nicht übersehen werden, daß die wirtschaftliche Bildung schon in dem heutigen Studium des Ingenieurs einen breiten Raum einnimmt. Was das Schulwesen anlangt, so liegt es dem Ingenieur und Juristen vielleicht gleich nahe und gleich fern. Doch darf wohl an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, einen wie großen Einfluß der Verein deutscher Ingenieure schon auf die Reform des Unterrichtswesens ausgeübt hat.

Es will uns übrigens scheinen, als ob viele von den aufgeführten nicht technischen Geschäften, die dem Ersten Bürgermeister zugedacht sind, sich in höherem Grade als die technischen dazu eignen, von untergeordneten Stellen bearbeitet zu werden.

Die Eigenschaften, welche in erster Linie von dem Bürgermeister einer Großstadt verlangt werden müssen, sind, wie gewiß allseitig zugestanden wird, nicht in erster Linie von dem Bildungsweg abhängig. Sie sind teils angeboren, teils in der Schule des Lebens erworben. Aber gerade deshalb können wir uns, auch nach Ihren Ausführungen, nicht überzeugen, daß es im Interesse der Stadt liegt, wenn die von uns empfohlene Berufsrichtung schon durch die Form des Ausschreibens für die erledigte Stelle des Ersten Bürgermeisters von der Bewerbung ausgeschlossen wird, wenn also bei einer Frage von solcher Bedeutung nicht alle Möglichkeiten erschöpft werden, den besten Mann zu gewinnen.* —

Wie zu Eingang dieses Aufsatzes erwähnt wurde, haben also die hier geschilderten Bestrebungen ein praktisches Ergebnis zunächst nicht gehabt. Wenn jedoch in der Begrüßungs-Ansprache der Versammlung vom

20. Dez. 1906 ausgeführt wurde, daß man auf einen sofortigen Erfolg der Besprechung nicht hoffe, so schien eine vor kurzem bekannt gewordene Nachricht, wenn sie zugetroffen wäre, doch eine erfreuliche Widerlegung dieser Resignation zu enthalten. Tagesblätter wußten nämlich zu berichten, daß man sich mit Rücksicht auf die zahlreichen Fragen technischer Natur, die sich aus der Eingemeindung von 3 Landgemeinden — Beiertheim, Rüppur und Rintheim — ergeben werden, entschlossen habe, in Karlsruhe eine vierte Bürgermeisterstelle zu schaffen und in diese einen hervorragenden Techniker zu berufen. Wäre diese Nachricht in der Tat der Ausfluß ernster sachlicher Erwägungen, so würden durch diese Tatsache alle Ausführungen des Oberbürgermeisters auf das Wirksamste widerlegt. Indessen, man wird sie mit Vorsicht und Vorbehalt aufzunehmen haben, denn von anderer Seite wird berichtet, daß die Absicht der Berufung eines vierten Bürgermeisters nicht bestehe.

Sei dem nun aber, wie ihm wolle: die Arbeit der Techniker wird siegreich vorwärts dringen und sich ihr Gebiet ohne das Zutun der Juristen von selbst erobern. Und wenn eine große süddeutsche Tageszeitung glaubte an die Besetzung einer vierten Bürgermeisterstelle mit einem Techniker die Bemerkung knüpfen zu sollen: „Die Techniker Badens werden sich gewiß über die Maßen freuen, daß diese Stelle einem der Ihrigen zugedacht ist“, so kann man ihr nur entgegnen: Gemach, gemach! so unbändig wäre die Freude nicht über die Brosamen, die von dem reichen juristischen Tische fallen. Einstweilen steht die erste Stadt Badens in der Schätzung verwaltungstechnischer Arbeit noch hinter dem letzten Orte des Großherzogtums zurück. Im letzten Sommer wurde aus Kollnau bei Waldkirch, einer Gemeinde von 2000 Seelen berichtet, sie habe ihren Ortsdiener zum Bürgermeister gewählt. Eine badische Zeitung knüpfte an diese Nachricht die Bemerkung: „Wenn der Mann einen hellen Kopf und fadengeraden Charakter hat, taugt er zum Orts-Vorstand so gut wie irgend ein anderer.“ Recht so! Die persönliche Tüchtigkeit allein entscheidet ohne Rücksicht auf die Zugehörigkeit zu einer Berufsklasse. —

Das Bauwesen im deutschen Reichshaushalt 1907.

Infolge der im Dezember v. J. erfolgten Auflösung des Reichstages war der diesem bereits vorgelegte Haushaltsentwurf für 1907 nicht mehr zur Beratung gekommen; wir haben daher auch bisher über den Anteil des Bauwesens an den veranschlagten Gesamtkosten für 1907 noch nicht berichtet. Dem am 19. Februar zusammengetretenen neuen Reichstage ist der Entwurf nunmehr in unveränderter Form*) wieder zugegangen und die Beratung desselben ist am 25. d. M. in erster Lesung aufgenommen worden. Wir geben daher nachstehend eine kurze Uebersicht in der üblichen Form über die für das Bauwesen für einmalige Ausgaben geforderten Summen.**)

Insgesamt werden für solche Anforderungen für bauliche Zwecke, die sich aus den einzelnen Positionen des Haushaltsplanes herausziehen lassen, rd. 127 Mill. M., gegenüber 118 Mill. des Vorjahres, also 9 Mill. M. mehr verlangt. (Bei den Ausgaben der Heeresverwaltung sind in einzelnen Positionen auch nicht unerhebliche Summen für Bauzwecke enthalten, die sich aber von den Ausgaben für fortifikatorische Anlagen, die hier nicht hergehören, nicht zahlenmäßig trennen lassen, daher ebenfalls nicht berücksichtigt werden können.) Außer dieser Vermehrung der Gesamtkosten hat auch eine starke Verschiebung in der Höhe der Ansätze der verschiedenen Verwaltungen gegenüber dem Vorjahre stattgefunden.

Die Verwaltung der Reichseisenbahnen steht jetzt mit 42,94 Mill. M. an erster Stelle (+ 19,24 Mill. gegenüber 1906), was hauptsächlich einer außerordentlichen Forderung von 18,5 Mill. M. für Vermehrung der Betriebsmittel zuzuschreiben ist. Es folgen das Reichsheer mit 25,7 (— 0,8), also etwa dem gleichen Ansätze wie 1906, und die Reichsmarine mit 23,1 (— 2,1) Mill. M., also einer geringeren Forderung. Dann folgt die Reichs-Post- und Telegraphen-Verwaltung mit 16,1 (+ 1,1), die Schutzgebiete gehen auf 12,4 Mill. (— 4,9) herab. Das Reichsamt des Inneren setzt 5,4 (— 1,0) Mill. M. an, das Reichsschatzamt rd. 1,3 (wie im Vorjahre). Das Auswärtige Amt, das Kolonialamt und die Reichsdruckerei sind schließlich mit kleineren Beträgen von zusammen 0,63 Mill. M. beteiligt. Ersteres fordert 488 350 M., darunter 290 300 M. für den Umbau der Botschaft in Tokio, 120 000 M. für den Bau

eines Konsulatsgebäudes in Tsinanfu und 78 000 M. für eine Sommerwohnung für die Gesandtschaft in Peking. Das Kolonialamt fordert einen weiteren Betrag für Grundstückserwerbungen für das in Berlin zu errichtende Dienst-Gebäude für das Zentralamt, die Reichsdruckerei desgl. zur Erweiterung ihres Geschäftsgebäudes.

Der Gesamtansatz der Verwaltung der Reichseisenbahnen verteilt sich mit 5 302 000 M. auf die einmaligen Ausgaben im ordentlichen und 37 638 500 M. auf diejenigen im außerordentlichen Etat. Von der ersteren Summe sind 2 Mill. M. vorgesehen für die Vermehrung der Betriebsmittel, 1,96 Mill. M. für Bahnhof-Umbauten einschließlich Beseitigung von Kreuzungen verschiedener Linien in Schienenhöhe und von Straßen-Kreuzungen in Geländehöhe, 370 000 M. für Werkstätten-Anlagen (darunter 300 000 M. für die Haupt-Werkstätten in Mülhausen), 354 000 M. für Verstärkung eiserner Brücken, 340 000 M. für eine Entlüftungs-Einrichtung im Arzweiler Tunnel. Unter den Bahnhof Umbauten sind 1. Raten von 720 000 M. bzw. 500 000 M. für den Bahnhof von Sablon bei Metz (Ges.-Kosten 6,14 Mill. M.) und den von Straßburg (6,5 Mill. M.) vorgesehen. Von den außerordentlichen Ausgaben bildet, wie schon erwähnt, den Hauptbetrag die Summe von 18,5 Mill. M. für Beschaffung von Betriebsmitteln, 5,93 Mill. sind für neue Bahnlinsen, 7,7 Mill. M. für die Umgestaltung von Bahnhöfen und ganzen Bahnanlagen in Städten (Metz mit 3,5 Mill. als 7. Rate, Rangierbahnhof Straßburg 1,7, Bahnhof Luxemburg 1 Mill. M.), 3,2 Mill. M. für zweite, dritte und vierte Gleise, 500 000 M. für eine Hauptwerkstatt bei Diedenhofen und 392 500 M. für Besondere Vorarbeiten angesetzt. Unter den Ausgaben für neue Bahnlinsen sind zu nennen 3,8 Mill. M. als 6. Rate für den Bau einer 2-gleisigen Bahn von Metz über Vigy nach Anzelingen (Ges.-Kosten 16,8 Mill.), 1,2 Mill. für die Bahnverbindung zwischen Dammerkirch und der schweizerischen Grenze bei Pfetterhausen. Unter den Forderungen für den Ausbau vorhandener Strecken durch Vermehrung der Gleise sind ein Posten von 1,3 Mill. enthalten für das 3. und 4. Gleis der Strecke Woippy — Hagendingen und als 1. Raten Beträge von 900 000 bzw. 200 000 M. einerseits für den Bau der 2. Gleise auf der Strecke Straßburg — Molsheim unter Beseitigung von Schienenkreuzungen und Herstellung einer Verbindung mit der Strecke Grafenstaden — Königshofen (Ges.-

*) Ueber einen zur Vorlage kommenden Nachtrag berichten wir noch.

**) Vergl. Jahrg. 1905 S. 586 den Haushaltsplan für 1906. Wie dort, sind auch jetzt wieder reine Grunderwerbskosten, die für spätere bauliche Anlagen angesetzt werden, mit aufgenommen.

Kosten 17,32 Mill.), anderseits für das 2. Gleis der Strecke Luxemburg—Ettelbrück (Ges.-Kost. 5,49 Mill. M.). —

Die Reichsheeres-Verwaltung verteilt ihre Gesamtforderung von 25,7 Mill. M. mit 19,63 Mill. M. auf Preußen mit den Reichslanden, 3,14 Mill. M. auf Sachsen, 1,57 Mill. auf Württemberg, 0,89 Mill. auf das Reichsmilitärgericht, das diesen Betrag für den Grunderwerb für ein Dienstgebäude in Berlin nebst Präsidenten-Wohnung fordert. Aus den Voranschlägen für Württemberg ist eine 1. Rate von 640000 M. für Kasernen-Bauten in Ulm hervorzuheben, in Sachsen entfallen die Hauptbeträge von 1,96 Mill. und 727 400 M. auf die Garnison-Verwaltung (also ebenfalls hauptsächlich Kasernen) bzw. die Medizinal-Verwaltung, also den Bau von Lazaretten.

In Preußen ist gleichfalls die Garnison-Verwaltung mit dem höchsten Betrage, nämlich mit 9,57 Mill. M. bedacht, das Militär-Medizinalwesen mit fast 2 Mill. (1 Mill. für den Neubau der Kaiser Wilhelm-Akademie in Berlin als weitere Rate). Für das Artillerie- und Waffenwesen, d. h. zu Räumen zur Unterbringung von Waffen und Munition, sind 2,81 Mill. M. ausgeworfen, für das Erziehungswesen 515000 M., für das Ingenieur-, Pionier- und Verkehrswesen, darunter namentlich für den Ausbau der Militär-Eisenbahn Berlin—Jüterbog, 319000 M. Von dem für die Reichslande ausgesetzten Betrag von 3,7 Mill. fällt wiederum der Haupt-Anteil auf die Garnison-Verwaltung. Zu erwähnen sind 150000 M. als Schlußrate für den Bau einer über die Mosel führenden Straßenbrücke bei Metz.

Im außerordentlichen Etat werden noch 500000 M. als Schlußrate für die Beschaffung von Feldbahn-Material ausgeworfen. Nach den Ansätzen für Ersatzbauten — zum größeren Teil fortifikatorischer Art, die also hier nicht mit verrechnet sind — ist zu ersehen, daß die Verhandlungen mit der Stadt Cöln über die Auflassung des inneren Umwallungs-Geländes nach einem vorläufigen Abkommen jetzt soweit gediehen sind, daß die Militärverwaltung mit diesen Ersatzbauten nunmehr beginnen will. Es werden 30 Mill. hierfür angefordert, die aber gedeckt werden durch die Zahlungen der Stadt für das ihr aufzulassende Gelände der alten Umwallung mit 25,5 Mill. M. und des Eisenbahnfiskus mit 5,5 Mill. Ebenso ist eine Auflassung des Umwallungs-Geländes der Festung Ulm am rechten Donau-Ufer vorgesehen. Auch hier werden die entstehenden Kosten von 1 Mill. M. durch den Verkauf des Geländes gedeckt. In Mainz und Kastel werden die für die Auflassung der Umwallung erforderlichen Arbeiten ebenfalls fortgesetzt. —

Die Aufwendungen der Reichsmarine verteilen sich mit 5,15 Mill. auf die einmaligen Ausgaben im ordentlichen und 17,96 Mill. auf die Ausgaben im außerordentlichen Etat. Nach dem Verwendungszweck geordnet, ergibt sich folgende Verteilung: Werften 14703700 M., Garnison-Verwaltung 5529000 M., Artillerie-Verwaltung 997900 M., und zwar für Magazine und Geschöß-Lageräume, für die Anlage neuer Hülsenwerkstätten, für weitere Uferschutzbauten auf Helgoland usw. Die Lazarett-Verwaltung fordert 607800 M., darunter eine 1. Rate von 300000 M. für ein Lazarett in Sonderburg, 170000 M. für Erweiterungsbauten in Cuxhaven. Für das Torpedowesen werden 521000 M. angesetzt, für das Minenwesen 324000 M., für Forderungen im allg. Schifffahrts-Interesse (Befahrung der Küste, Betonung des Fahrwassers) 420000 M. und für Verschiedenes 10000 M. (Beihilfe zur Vertiefung des Hafens von Laböe). Von den für die Garnison-Verwaltung ausgeworfenen Mitteln bilden einen Hauptposten die 4. Rate von 550000 M. für die Verlegung der Marineschule von Kiel nach Mürwik und von 650000 M. für den Ausbau der Artillerieschule in Sonderburg. Für Kasernen werden 1,5 Mill. gefordert, und zwar 1. Raten für Wik bei Kiel, Helgoland und Wilhelmshaven, für Exerzier-

häuser 375000 M., für Wohn- und Dienstgebäude 780000 M., für Erweiterung des Straßennetzes in Kiel und Wik 128000 M. usw. Von der Gesamtforderung für die Werften entfallen 11,34 Mill. auf Wilhelmshaven, 1,84 Mill. auf Kiel, 247500 M. auf Danzig und 1,28 Mill. auf gemeinsame Bedürfnisse der Werften. In Kiel handelt es sich dabei hauptsächlich um Hochbauten (Erweiterung der Elektrischen Zentrale, Magazinbauten usw.), während in Wilhelmshaven die großen Arbeiten der Werft-Erweiterung (3. Hafen-Einfahrt, Ausrüstungsbecken, Baubecken mit 32,75 Mill. Ges.-Kosten) mit 6,5 Mill. M. und ebenso die später angefangene Erweiterung südlich des Ems-Jade-Kanales (Ges.-Kosten 23 Mill. M.) mit 2 Mill. und der Bau der 3 großen Trockendocks mit 600000 M. fortgesetzt werden soll. In Danzig handelt es sich nur um kleinere Ergänzungsbauten und um den Anschluß an die städtische Kanalisation.

Die Reichspost- und Telegraphen-Verwaltung will von ihrer Gesamtforderung von 16,1 Mill. M. auf Neu- bzw. Erweiterungsbauten von Postgebäuden, z. T. einschl. Grunderwerb, 9,48 Mill. M. verwenden, auf reinen Grunderwerb für später auszuführende Bauten 5,7 Mill., auf Wohngebäude für Arbeiter und untere Beamte 710000 M. Von den Ges.-Kosten für Grunderwerb entfallen allein 2,2 Mill., von den Bauten 2,3 Mill. auf Berlin und die Vororte. An ersten Raten für Postbauten sind Ansätze gemacht u. a. für Allenstein, Bruchsal, Chemnitz, Düren, Duisburg-Meiderich, Eibenstock, Flensburg, Heidelberg, Herbesthal, Höchst a. M., Limburg a. L., Remscheid, Schwerte, außerdem für ein Ober-Postdirektions-Gebäude in Posen.

Die Aufwendungen für die Schutzgebiete verteilen sich wie folgt: Südwestafrika 5,39 Mill. M.; Kiautschou 4,65 Mill.; Ostafrika 1,25 Mill.; Kamerun 657650 M.; Togo 178000 M.; Neu-Guinea 141500 M.; Samoa 99800 M.; Karolinen-, Palau-, Marianen- und Marshall-Inseln 34000 M. In Südwestafrika sollen 4 Mill. M. ausgegeben werden als 2. Rate für die Fortsetzung der Eisenbahn Lüderitzbucht—Kubub nach Keetmanshoop, 200000 M. für den Ausbau der ersten Strecken dieser Bahn; 668000 M. sind für öffentliche Gebäude, 420000 M. für Wege, Brunnen und Wasseranlagen vorgesehen. (Es ist eine planmäßige Anlage von Brunnen und Stauanlagen in Aussicht genommen.) In Kiautschou entfallen 2,32 Mill. M. auf die Hafenbauten, 1,1 Mill. M. auf Hochbauten (Kaserne, Schule, Schlachthof, Gouvernementsgebäude), ebensoviel auf Tiefbauten (Straßen, Kanalisation, Ausbau der vorhandenen Wasserleitung und Anlage eines neuen Wasserwerkes am Lits'un-Fluß). In Ostafrika sind 600000 M. für Straßen, 234000 M. für den Erwerb und den Ausbau der Lösch- und Ladeeinrichtungen in Daressalam vorgesehen. In Kamerun ist etwa die Hälfte der Forderung für Hochbauten, die andere für Wege, Brücken und Wasserbauten an schiffbaren Flüssen bestimmt.

Das Reichsamt des Inneren hat in seiner Forderung als Hauptposten wieder eine Summe von 4 Mill. M. für die Förderung des Baues von Kleinwohnungen. Davon sind 1,65 Mill. für alle Bundesstaaten, 2,35 Mill. für die Bundesstaaten mit Ausnahme von Bayern und Württemberg ausgeworfen. Unter den übrigen Posten sind hervorzuheben 500000 M. zur Erweiterung des Grundstückes der Phys.-Techn. Reichsanstalt in Charlottenburg, 100000 M. für die weitere Ausschmückung des Reichstagsgebäudes, 150000 M. für die Hohkönigsburg, 100000 M. für das Deutsche Museum in München, 437500 M. als 1. Rate für die Beschaffung eines weiteren kräftigen Saugbaggers und zweier Hebeprähme für den Kaiser Wilhelm-Kanal.

Das Reichsschatzamt schließlich setzt 1 260000 M. für die Erweiterung seines Geschäftshauses und 15000 M. als 2. Rate für Beton- und Eisenbeton-Versuche an, die bekanntlich gemeinschaftlich mit dem preußischen Staate vorgenommen werden. —

Vereine.

Der Technische Wegebau-Beamten-Verein Düsseldorf und Umgegend hielt am 13. Jan. d. J. eine außerord. Versammlung zu Düsseldorf ab. Zu dieser Versammlung waren Wegebau-Beamten von Düsseldorf und mehr als 60 Städten Rheinlands und Westfalens erschienen, von den weiter entfernten Städten waren Delegierte anwesend. Ein wichtiger Punkt der Tages-Ordnung war: Besprechung aller Angelegenheiten, welche zur Hebung des Standes und des Ansehens der technischen Wegebau-Beamten bei den Kommunal-Verwaltungen beitragen könnten.

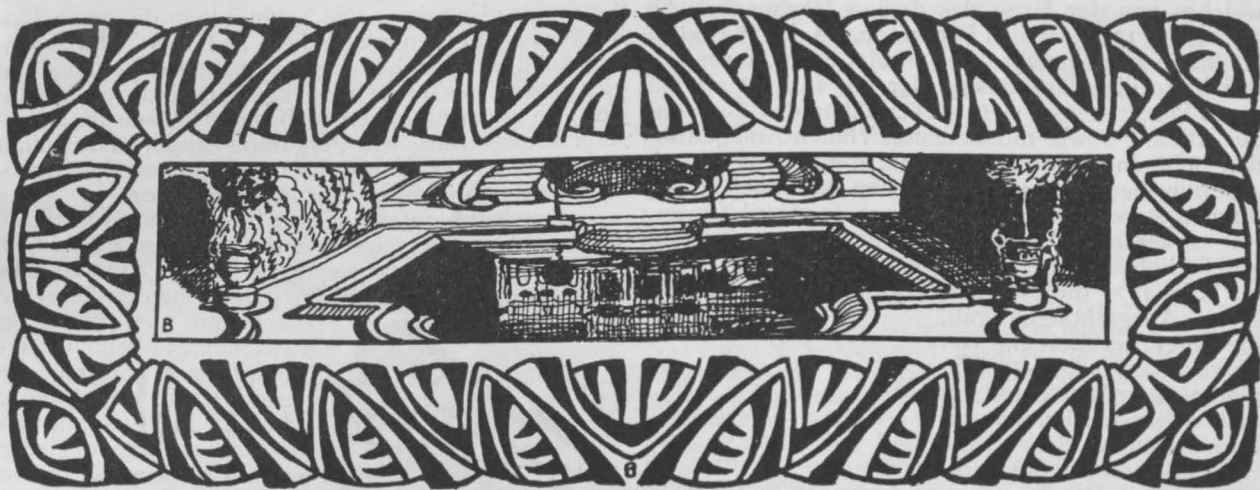
Daraus ergab sich die Frage: Ist es möglich, eine Vereinigung der Kommunal-Wegebau-Beamten herbeizuführen? Hierzu wurden 2 Anträge eingebracht: 1) die Gründung eines Verbandes der Kommunal-Wegebau-Beamten Deutschlands, oder 2) die Gründung eines Verban-

des der Kommunal-Wegebau-Beamten Rheinlands und Westfalens betr. Antrag 1 wurde einstimmig angenommen. Die Verbands-Geschäfte werden bis zur Wahl des Vorstandes, welche im Oktober d. J. stattfinden soll, vom Vorstand des Techn. Wegebau-Beamten-Vereins Düsseldorf und Umgegend geleitet. Vorsitzender ist Hr. Ludwig Schild, Frankenstr. 35; Schriftführer Hr. H. Grimm, Merowingerstrasse 51, in Düsseldorf. —

Inhalt: Der Neubau des Weinhauses „Rheingold“ der Aktien-Gesellschaft Aschinger in der Bellevue- und der Potsdamer Straße zu Berlin. (Fortsetzung.) — Techniker als Bürgermeister. — Das Bauwesen im deutschen Reichshaushalt 1907. — Vereine. —

Hierzu Bildbeilage: Weinhaus „Rheingold“. Bildwerke der Hauptfassade.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLI. JAHRGANG. No. 19. BERLIN, DEN 6. MAERZ 1907.

Neubauten auf der Museumsinsel in Berlin. (Fortsetzung.)

I. Das Pergamon-Museum. Architekt: Geheimer Baurat Prof. Fritz Wolff in Berlin.

Hierzu die Bildbeilage und die Abbildungen in No. 17.



ellenistische Städte Kleinasiens, in welchen durch die königlichen Museen in Berlin im Laufe der verfloßenen vier Jahrzehnte Ausgrabungen veranstaltet wurden, haben dem Pergamon-Museum seinen Inhalt gegeben: Ausgrabungen in Magnesia am Mäander, in Priene und vor allem in Pergamon.

Nach dem hier gefundenen Hauptwerke hellenistischer Kunst, nach dem großen Relieffries vom pergamenischen Altar, hat das Museum als eines der eigenartigsten der Welt Name und Anlage erhalten. Denn maßgebend für die Gestaltung des Bauwerkes war die Absicht, den großen Fries in einer seiner ursprünglichen Wirkung möglichst nahekommenden Anordnung und Beleuchtung wieder aufzustellen.

Eumenes II. (197—159 v. Chr.), der Sohn des Begründers des Ruhmes des Hauses der Attaliden,



Das Kaiser Friedrich-Museum in Berlin. Architekt: Geh. Ob.-Hofbdt. E. von Ihne in Berlin.



EUBAUTEN AUF DER MUSEUMS-
 * * * INSEL IN BERLIN * * *
 II. DAS KAISER FRIEDRICH-
 MUSEUM * * * * ARCHITEKT:
 GEHEIMER OBER-HOFBAURAT
 E. v. IHNE IN BERLIN * ANBLICK
 DES HAUPT-TREPPENHAUSES
 ≡ DEUTSCHE BAUZEITUNG ≡
 XLI. JAHRGANG 1907 * * NO. 19

welches von der Mitte des dritten Jahrhunderts bis zum Jahre 133 v. Chr. in Pergamon, an der Westküste Kleinasien, gegenüber der Insel Lesbos, herrschte, errichtete die glänzendsten der uns in Resten erhaltenen Prachtbauten: den großen Altar des Zeus und der Athene, sowie monumentale Hallen-Anlagen um den heiligen Bezirk der Athene, mit welchen die im Altertum berühmte pergamenische Bibliothek in Verbindung stand. Der verstorbene Ingenieur Carl Humann war es, der durch Uebersendung der ersten Stücke der Hochreliefs der pergamenischen Burg nach Berlin im Jahre 1873 die ersten Anregungen zu den preußischen Ausgrabungen gab, die unter der Leitung von Humann von 1878—1886 in planmäßiger Weise und mit dem schönsten Erfolge unternommen wurden. Seine Aufmerksamkeit war zunächst auf die Wiedergewinnung der Reste des nahe unter der höchsten Höhe der Akropolis gelegenen großen Prachtaltars gerichtet, von dem infolge Entgegenkommens der türkischen Regierung sämtliche Bruchstücke nach Berlin kamen. Sie bilden den Haupt-Bestandteil des Museums, um sie wurde es als schützende Hülle erbaut.

Der Besucher tritt durch eine vor den nahezu quadratischen Grundriß gelagerte Vorhalle mit zweiseitiger Treppenanlage unmittelbar vor den Altar, leider etwas zu unmittelbar, denn es ist schmerzlich zu beklagen, daß eine übertriebene Sparsamkeit den Architekten gezwungen hat, alle Raumabmessungen so bescheiden zu halten, daß der Beschauer weder einen Standpunkt gewinnen kann, um den machtvollen Eindruck des Altarbaues mit seiner ununterbrochenen Treppen-Anlage auf sich einwirken zu lassen, noch auch den Altarbau in der Höhe sich so frei im Raume erheben zu sehen, daß er einen freien Eindruck in an nähernd dem großen Sinne macht, indem er einst errichtet wurde. Jetzt ruht die Eisenkonstruktion auf der den Altar krönenden Architektur, und die gewaltige Treppen-Anlage ist in der Mitte durch einen breiten Einschnitt unterbrochen worden: beides Maßnahmen, die den Altarbau seiner edelsten Wirkung grausam beraubt haben.

Der eigentliche Opferaltar stand auf einem gewaltigen vierseitigen Unterbau von etwa 30m Seitenlänge, in den von Westen her die Treppe einschnitt und zur Plattform des Altares führte. Diesen Unterbau umgaben auf allen vier Seiten sowie an den Treppen-Wangen Hochreliefs, die sich über einem Sockel von 2,5 m Höhe friesartig um den Bau zogen. Sie sind in unserem Museum wieder aufgestellt worden und mit einem 9 m breiten Umgang versehen, der genügend breit ist, die einzelnen Gruppen des wildbewegten Frieses aus größerer Entfernung zu würdigen. Die Anordnung dieses Umganges und die Einfügung der zerstreuten Teile in die Friesflächen sind mustergültig. Eine nach außen geöffnete Halle zierlicher jonischer Säulen

krönte den Unterbau. Die Nachbildung dieser Säulen-Halle ist auf den westlichen Teil des Altares beschränkt, die Nachbildung des Sockels dagegen, dann der große Fries und sein Deckgesims sind ringsumlaufend so angeordnet, wie sich der Altarbau im Altertum auf der Burg von Pergamon erhob. Der Inhalt des Frieses, der Kampf der Götter gegen die Giganten, ist durch einzelne Inschriften erläutert.

Durch die unterbrochene Treppe nun führt eine kleinere Treppenanlage in einen vertieft gelegenen, im Kern des Altares ausgesparten großen Ausstellungssaal für die Aufstellung der gefundenen Architektur-

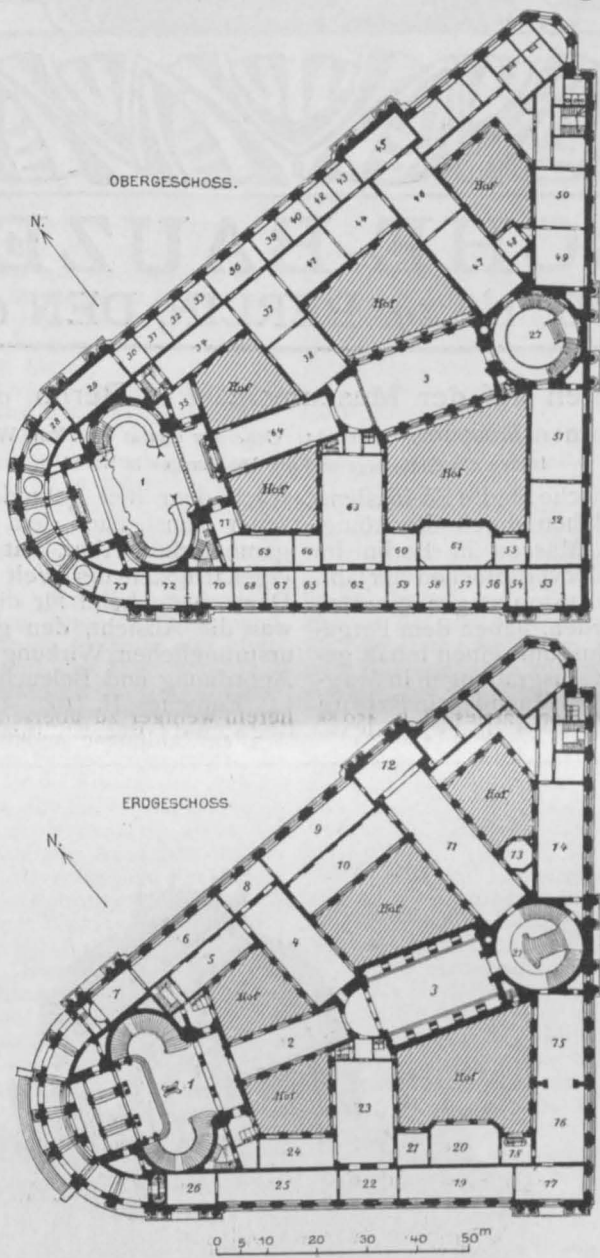
Stücke aus den drei hellenistischen Städten. Unsere Abbildung S. 117 zeigt aus diesem Raum eine zweigeschossige Halle vom pergamenischen Athene-Heiligtum, durch deren Unter-Geschoß man den Saal betritt. Der Aufbau der größten Säulen hat durch Fortlassung der mittleren Tambours der Raum-Verhältnisse wegen beschränkt werden müssen. Wo die Architekturstücke nach Zahl oder Beschaffenheit zur Wiederherstellung eines Systemes nicht ausreichten, sind sie ergänzt worden. In dieser Weise haben architektonische Gliederungen aus Pergamon, Magnesia am Maänder und aus Priene hier eine sachgemäße und meist würdige Aufstellung gefunden. Kleinere Bruchteile architektonischen und bildnerischen Charakters sind in den Kellerräumen zum Studium übersichtlich aufgestellt.

Das Sockel-Geschoß enthält unter dem Umgang um den großen Fries Magazine, beim Eingang die Garderobe, zur Linken eine Pförtner-Wohnung und rechts 3 Räume für die Verwaltung.

Der Stil des Ganzen ist der einer einschlichtester Auffassung gehaltenen hellenistischen Architektur von guter Gruppierung. Der schlechte Baugrund machte schwierige Gründungen notwendig, die mehr als ein Achtel der auf nur 850000 M. bemessenen Bausumme verschlangen. Die technische Leitung der auf die Jahre 1897—99 erstreckten Bauausführung hatte Hr. Reg.-u.

Br. M. Hasak; während der Jahre 1900 und 1901 wurde die innere Einrichtung betrieben, sodaß das Museum gegen Ende des Jahres 1901 dem Besuch freigegeben werden konnte. Die Heizung erfolgt gemeinsam mit der des Kaiser Friedrich-Museums durch Dampfheizung von einer beiden Museen dienenden Wärmequelle aus.

Kann man es auch nicht genug bedauern, daß die Bausumme, die, wenn wir recht unterrichtet sind, zum Teil unter dem Einflusse eines Mißverständnisses, zum anderen Teile noch unter dem Einflusse des Miquel'schen Sparsystemes stand, eine Raumgestaltung nicht in so weitem Maße gestattete, daß einerseits der Altarbau frei in den Raum gestellt werden konnte und die weite Freitreppe nicht durch den Einschnitt nahezu vollständig ihrer machtvollen Wirkung beraubt wurde, daß es andererseits ermöglicht wurde,



Das Kaiser Friedrich-Museum in Berlin.
Architekt: Geh. Ob.-Hofbrt. Ernst von Ihne in Berlin.

den Ausstellungssaal für die Architekturteile so hoch zu machen, daß die großen Säulen nicht verkümmert zu werden brauchten, so hat diese Sparsamkeit doch zu einer Einfachheit geführt, die ein geradezu muster-

gültiges Verhältnis zwischen Bauwerk und Ausstellungs-Gut hergestellt hat. In der Tat ist dieses eigenartige Museum, das nach Form und Inhalt einzig in der Welt dasteht, auch als Museum ein vorbildliches Werk. —

(Fortsetzung folgt).

Vom Bau der Schantung-Eisenbahn. (Schluß aus No. 16.)

Unter Benutzung eines Berichtes des Eisenbahn-Bauinspektors Hermann Meyer in Bangkok.

In den Küstenplätzen Chinas, in denen Fremde Handel treiben, werden alle Preisvereinbarungen in gemünztem Silber, nämlich in mexikanischen Dollars, getroffen. Der Wert eines solchen Dollars steht nicht fest, sondern schwankt mit der Nachfrage nach Silber auf dem Weltmarkt. Im Inneren des Landes ist dagegen gemünztes Silber unbekannt. Als Zahlungsmittel dient ungemünztes Silber in der Form eines kleinen Kahnes, des sogenannten Schuhs, gegossen, von größerer oder geringerer Reinheit. Diese Schuhe haben verschiedene Größe, meistens sind es 5—50 Tael Silber (1 Tael = Gewicht von 1 Unze = 37,5 g). Will man nun etwas bezahlen, so wird mit dem Messer ein Stück Silber heruntergeschnitten und gewogen. Solche Schuhe werden von jeder Privatbank, wie es deren eine oder mehrere in jedem Kreise (Distrikt) gibt, gegossen und als Erkennungszeichen ihrer Herkunft mit dem Stempel der Bank versehen. Danach oder, falls die Bank unbekannt ist, auf Grund einer besonderen Prüfung auf den Feingehalt, wird das Silber von den Wechseln, die es an jedem Marktorte gibt, in gemünztes Kupfer umgetauscht.

Letzteres ist die eigentliche Standard-Währung Chinas und steht in einem sich fast immer gleich bleibenden Wertverhältnis. 1 Mark gilt 800 Käschstücke, sogenannte große Käsch. Im ganzen Norden Chinas, also in dem gegen das Jangtse-Tal und die Südpfeile armeren Teile des ungeheuren Reiches, ist das Käschstück aber noch nicht die Münzeinheit, man rechnet dort vielmehr nach sogenannten kleinen Käsch: 2 kleine Käsch sind ein Kupferstück. Die Käschmünzen haben in der Mitte ein vier-eckiges Loch und werden zu nominell 500 Stück auf eine Schnur gereiht. Das so entstandene Geldpaket enthält tatsächlich nur 493 Münzen; 7 Stück werden als Entgelt für die Schnur und die Mühe des Zählens einbehalten. Ein verhältnismäßig kleiner Betrag dieses Zahlungsmittels hat schon ein beträchtliches Gewicht. 238 Käschstücke wiegen 1 kg, eine Karrenlast von 600 cattles, d. h. 450 kg in Kupfermünzen, hat also nur einen Wert von etwa 124 M., und mit einem Eisenbahnwagen von 15 t Tragfähigkeit kann man demnach nur rd. 9000 M. versenden.

Wie man sieht, haben Zahlungen in ungemünztem Silber ihre Schwierigkeiten, solche in gemünztem Kupfer sind außerordentlich zeitraubend. Glücklicherweise kennt der Chinese außer diesen beiden Zahlungsmitteln noch das Papiergeld, das jedoch ohne jegliche Kontrolle in bezug auf vorhandene Deckung des Notenumlaufes durch entsprechenden Geldbestand von den einzelnen Privatbanken ausgegeben wird und daher zumeist nur in deren engerem Bezirk angenommen wird.

In der ersten Zeit, als nur die Bauarbeiten in der Nähe von Tsingtau ausgeführt wurden, waren alle Preise in mexikanischen Dollars vereinbart. Die Unternehmer kamen zur Empfangnahme der Zahlungen auf die Betriebs-Direktion nach Tsingtau, wo ein bestimmter Betrag Silber im Vorrat gehalten wurde, oder sie erhielten dort für größere Beträge einen Check auf die in Tsingtau bestehende Filiale der Deutsch-Asiatischen Bank. Mit wachsender Entfernung der Arbeitsplätze von der Küste mußten aber alle Zahlungen in der Landesmünze, d. h. in Tael oder Käsch, geleistet werden, weil die einheimische Arbeiterbevölkerung gemünztes Silber nicht kannte und daher nicht annahm.

Damit begannen nun aber auch die Schwierigkeiten. Für den Bau der Strecke Kiautschou bis Weihien, wo die Bahn nach Westen umbiegt, mußte das Geld für alle Zahlungen von Tsingtau aus mit Karren ins Innere befördert werden, und zwar unter europäischer Bedeckung. Von Weihien ab dagegen war es möglich, in den größeren Handelsplätzen, wie Chingchoufou, Choutsun, Lungshan, Tsinanfu gegen Anweisungen auf Shanghai, mit welchem Platze die genannten Städte bereits in Handels-Beziehungen standen, Bargeld zu kaufen, das von den Inland-Banken an die Bauabteilungen gezahlt wurde, die ihren Sitz meistens vor den Toren der größten, in ihrem Bezirke liegenden Kreisstadt hatten. Von da ab mußte das Bargeld dann aber wieder den einzelnen Sektionen zugeführt werden. Außerhalb der neutralen Zone, welche das Pachtgebiet Tsingtau gegen die Provinz abgrenzt, wurden derartige Geldtransporte unter den Schutz des chinesischen Militärs gestellt und sind immer sicher an

ihren Bestimmungsort gelangt. Wenn ein derartiger Transport beraubt worden wäre, hätte der Gouverneur der Provinz Schantung Schadenersatz leisten müssen.

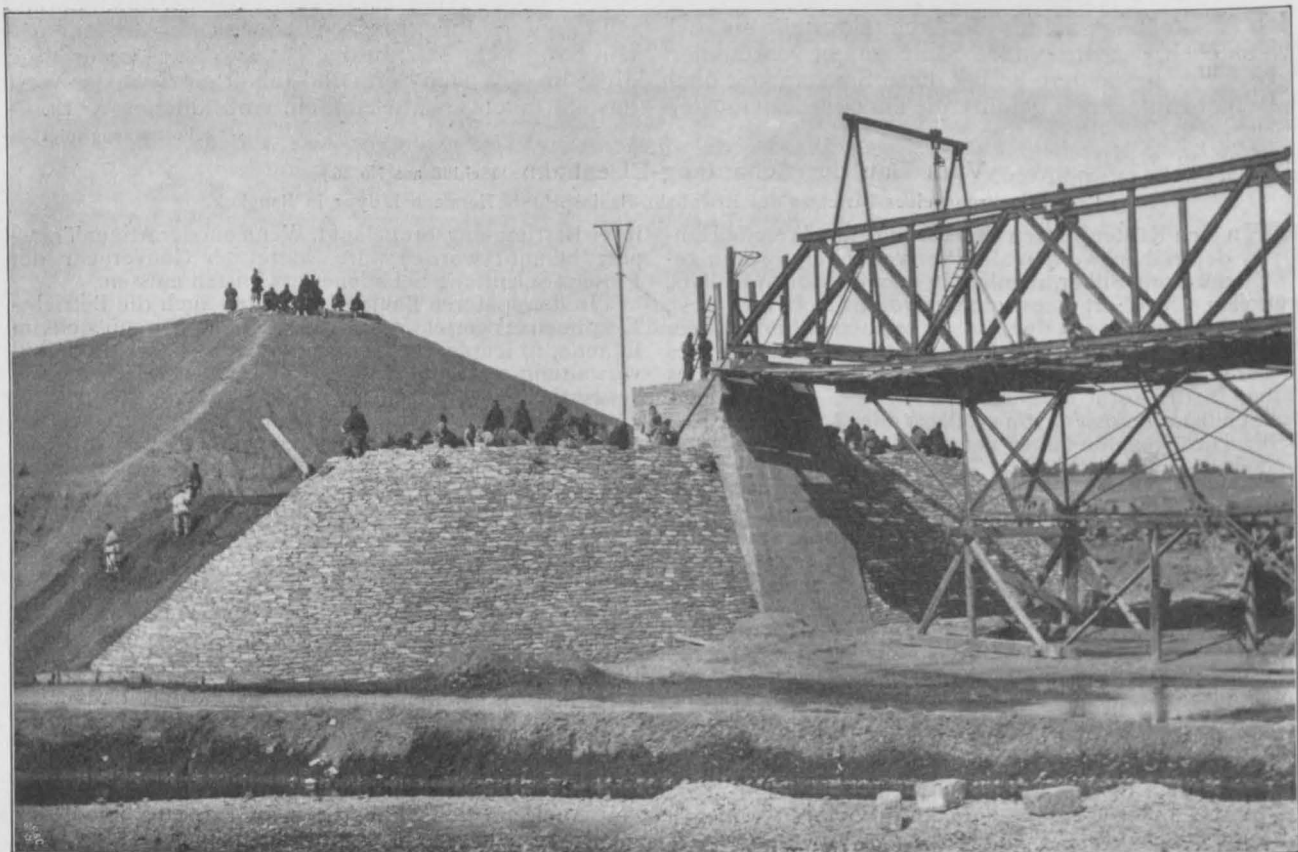
In den späteren Baujahren mußten auch die Betriebs-Einnahmen verwertet werden, die größtenteils, wenigstens im Inlande, in Kupferkäsch entrichtet wurden, da die Bahnverwaltung zwar die vollgültigen Dollarstücke, das minderwertige Silberkleingeld dagegen nur in kleinen Beträgen annahm. Dem chinesischen Stationspersonal sowohl wie dem europäischen Kontroll-Beamten erwuchs dadurch eine ungeheure Arbeitslast, aber das Silberkleingeld, welches einen Verlust von 10% bedeutete, blieb fern. Die großen Summen Kupfer, die auf diese Weise eingingen, wurden zu einem Teil zur Zahlung der Löhne in der Bahnunterhaltung verwendet, der Rest mit Eisenbahnwagen an den Gleiskopf geschafft und von dort an die nächste Bauabteilung abgegeben. Der Transport der Gelder war nicht gefahrlos; es wurden nachts sogar die verschlossenen Eisenbahnwagen, die vor der Dienstwohnung des europäischen Stationsbeamten auf dem Gleise standen, erbrochen und durchsucht. Wenn daher ein Geldtransport angekommen war, wurden stets des nachts Wärter ausgestellt, und einige vertrauenswürdige, chinesische Angestellte, für deren Zuverlässigkeit eine bedeutende Bank garantiert hatte, mußten auf den Käsch schlafen. Auch auf den Silberkästen im Kassen-Zimmer der Bau-Abteilung war nachts stets ein Bett aufgeschlagen. Einbrüche in die von Europäern bewohnten Gehöfte kamen dagegen sehr selten vor. Im großen und ganzen hat die Gesellschaft daher nur geringe Verluste durch Diebstahl oder Einbruch erlitten.

Die für den Bau der Schantung-Eisenbahn aufgewendeten Kosten zerfallen in ungefähr 2 gleiche Teile, von denen der eine, der sich von vornherein mit ziemlicher Genauigkeit schätzen ließ, die Kosten der aus Deutschland zu beziehenden Materialien, der andere, von vornherein weniger zu übersehende, die im Baulande zu leistenden Zahlungen umfaßte.

Alle Instrumente, Geräte, Werkzeuge, alle besonderen Konstruktionen, der Oberbau und die Betriebsmittel wurden aus Deutschland bezogen. Von den Baumaterialien wurden nur Sand, Kleinschlag, Bruchsteine und Kalk im Inlande gewonnen, Holz kam teils von Korea, dasjenige für Gründungen und Dachkonstruktionen aus Nordamerika, alles übrige wieder aus Deutschland. Zu den Anschaffungskosten der von Deutschland kommenden Gegenstände kommen die Transportkosten zum Seehafen, der Seetransport, Versicherung, Schiffsliegelder und nicht unbedeutende Verluste beim Löschen in Schantung. Die Verschiffung der Güter vom Heimatshafen nach Tsingtau hatten die „Hamburg—Amerika-Linie“ und der „Norddeutsche Lloyd“ übernommen. In Tsingtau mußten die Güter während der ganzen Bauzeit, da ein Pier für das Anlegen der Seedampfer noch nicht vorhanden war, je nach Wind und Wetter, bald in der Innen-, bald in der Außen-Bucht, auf offener Reede vom Dampfer in Leichter umgeladen werden, die bei Flut an Land gingen und sich bei Ebbe trocken fallen ließen. Die Ladung wurde dann kurzer Hand über Bord geworfen und über Hochwassergrenze am Strande aufgeschleppt. Dabei wurde manches durch Seewasser beschädigt oder verdorben, ging verloren oder wurde gestohlen. Diese Arbeit des Ueberladens übernahm die in Tsingtau ansässige „Kiautschou-Leichter-Gesellschaft“.

Die im Inlande auszuführenden Arbeiten wurden nach Möglichkeit im Akkord vergeben, wobei die Anlieferung der Materialien und die Arbeitsausführung stets getrennt wurden. Bestimmend für die Kosten der im Inlande zu gewinnenden Materialien war hauptsächlich die Transport-Entfernung. Die Kosten für Anfuhr überstiegen den Gewinnungspreis oft um das Zehnfache. Entsprechend den Entfernungen schwankten die Preise für 1 cbm Sand zwischen 0,6—4 M., Kleinschlag 1,2—3,6, Bruchsteine 1,8—4,10, Verblendsteine 14—36, Auflagersteine 40—75 M. und für 1000 kg Fettkalk von 1,5—3,6 M. Koreanisches Holz wurde mit 30—45, amerikanisches mit 45—58 M./1 cbm bezahlt.

Eine wichtige Frage, deren Lösung viele Schwierigkeiten bereitete, war die der Landtransporte. In Schantung kommen namentlich Schubkarren und zweiräderige



Abbildg. 11.
Montage mit
eisernem
Hilfsgerüst.
Ausbildung
der Kegel am
Widerlager.

Abbildg. 12.
Kleinere ei-
serne Brücke
mit unten
liegender
Fahrbahn.

Abbildg. 13.
Blick in eine
eiserner Brücke
mit unten
liegender
Fahrbahn.

Maultierkarren für die Lasten-Beförderung in Betracht. Träger werden nur zum Transport kleiner Lasten auf nahe Entfernungen verwendet. Der chinesische Schubkarren ist derart gebaut, daß die gesamte Last auf dem Rade ruht. Der Schubkarren-Kuli braucht also keinen Teil der Last zu tragen, hat aber das schwierige Geschäft, die Karre im Gleichgewicht zu halten. Gezogen wird sie von einem vorgespannten Esel oder Menschen, meistens halberwachsene Kinder oder Greise. Eine derartige Karre kann mit 360 kg beladen werden und legt durchschnittlich 35 km am Tag zurück. Eine größere, im Inneren des Landes häufig vorkommende Karre, bei der ein zweiter Kuli zwischen den über das Rad hinaus verlängerten Trage-Balken geht, kann mit 450 kg beladen werden. Ein Tonnen-Kilometer kostet etwa 6,5 Pf. Dabei ist vorausgesetzt, daß die Karre Rückfracht findet. Ist das nicht der Fall, so muß für die Leerfahrt die Hälfte etwa mehr bezahlt werden.

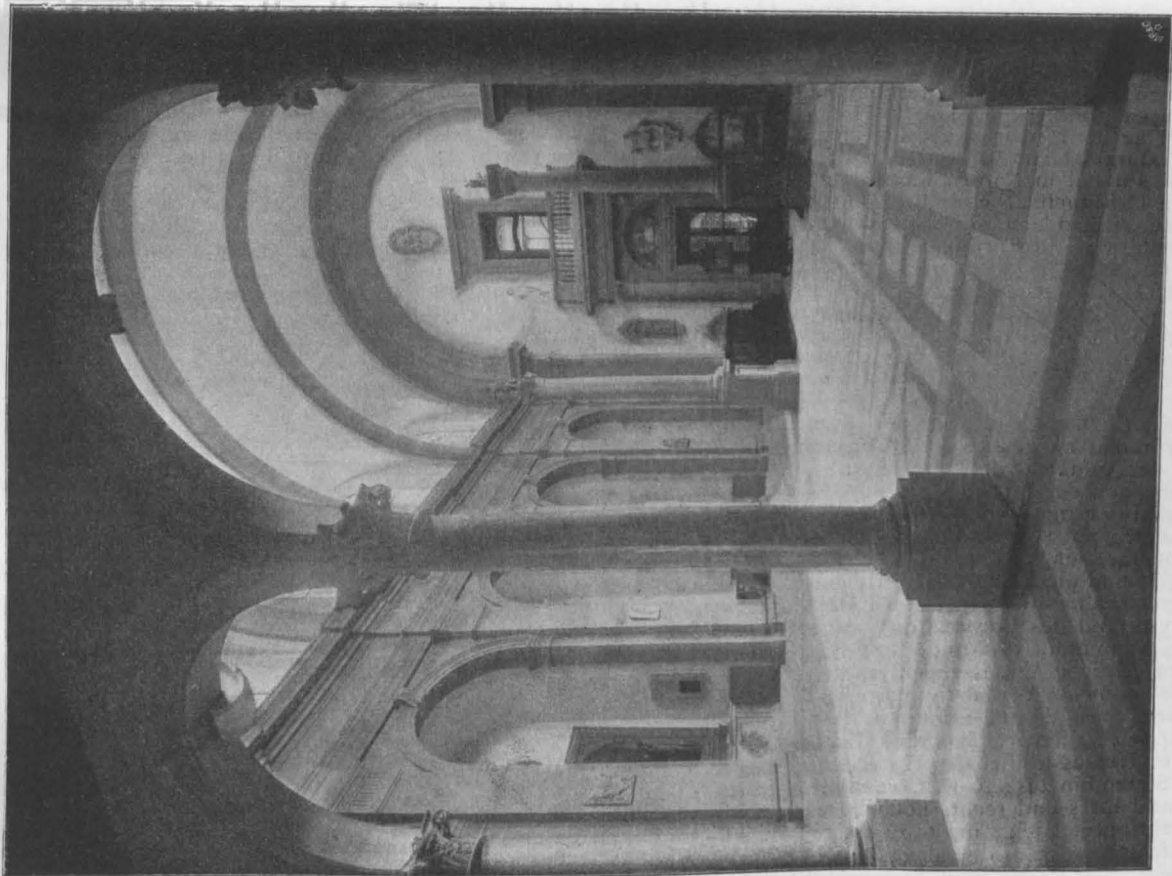
Der zweiräderige Karren wird auch mit verschiedener Tragfähigkeit gebaut. Der leichtere wird von 2 Maultieren vor einander gezogen, legt am Tag 55 bis 60 km zurück und kann mit 600 kg beladen werden. Der schwerere Karren wird mit 3 Maultieren vor einander bespannt, kann etwa 700 kg tragen und fährt ebenfalls etwa 55—60 km weit. Das Tonnenkilometer kostet hierbei etwa 9—10 Pf., ohne Rückfracht 15 bis 16 Pf. An letzterer fehlte es aber meist für die großen Material-Transporte nach dem Inneren. Auch an Beförderungsmitteln fehlte es vielfach hierfür. Sind doch allein rd. 260 000 Faß Zement innerhalb 4 Jahren in das

Innere Schantungs gefahren worden, d. h. bei 300 Arbeitstagen 220 Faß täglich. Auf einer Schubkarre können aber nur 2 Faß Zement verladen werden. Wenn man

täglich allein für die Beförderung von Zement tätig gewesen. Natürlich vollzog sich dieser Transport aber nicht gleichmäßig. Schätzungsweise sind für den Transport



Eingangshalle mit der Nachbildung des Denkmals des Großen Kurfürsten. Ob.-Hofbr. Ernst von Ihne in Berlin. Architekt: Geh.



Blick in die Basilika vom Haupteingang her. Neubauten auf der Museumsinsel in Berlin. II. Das Kaiser Friedrich-Museum. Architekt: Geh.

die durchschnittliche Entfernung, auf die der Zement transportiert werden mußte, zu 60 km annimmt, also Hin- und Rückfahrt zu 3 Tagen, so wären 330 Schubkarren

von Zement allein etwa 400000 M. an die Fuhrleute Schantungs gezahlt worden.

Außer Zement wurden das gesamte, aus Amerika be-

zogene Bauholz zu Dachstühlen, Gründungsarbeiten, die Baumaschinen und Werkzeuge, ein großer Teil der Konstruktionsteile für eiserne Ueberbauten und zuweilen Querschwellen und Kleineisenzeug mit Karren abgefahren. An Transporten von Steinen zur Herstellung der Bauwerke, Pflasterungen, Steinpackungen und Kegel sind etwa 500000 cbm Bruchsteine geleistet, für die Bettung des Oberbaues, die durchweg aus Kleinschlag gebildet ist, sind rd. 900000 cbm Kleinschlag angefahren worden, d. h. zusammen rd. 2¹/₄ Mill. t oder 3³/₄ Mill. Ladungen Maultierkarren. Bei 5 Baujahren und 300 Arbeitstagen jährlich gibt das eine Tagesleistung von 420 Karren, wenn ein durchschnittlicher Abstand von 5 km des Steinbruches von der Bahnlinie und ein sechsmaliges Zurücklegen dieses Weges angenommen wird. Die Zahl der benötigten Karren war daher zu gewissen Zeiten eine ganz ungeheure. Dementsprechend stiegen die Beförderungspreise und die Schwierigkeiten, die erforderlichen Beförderungsmittel zu beschaffen. Die Gesellschaft hat bis zu 21,5 Pf. für das Tonnenkilometer zahlen müssen.

Einen wesentlichen Einfluß auf die Preisgestaltung übte die schlechte Beschaffenheit der Wege. Gepflasterte oder chaussierte Straßen sind in Schantung unbekannt. Die Wege sind reine Feldwege, zum Teil im Löß tief eingeschnitten und so schmal, daß ein Ausbiegen zweier Karren in der Schlucht unmöglich ist. Die Fuhrleute verständigen sich dann durch lautes Rufen vor dem Eintritt in die Hohlwege untereinander. Bei Regenwetter sind die Wege grundlos oder nur sehr schwer zu befahren. Namentlich in Dörfern, wo Sonne und Wind schlechter austrocknen können, ist oft mehrere Tage nach gefallenem Regen an ein Durchkommen mit den schwer beladenen Karren nicht zu denken. Die Fuhrleute müssen in solchen Fällen einen Umweg einschlagen, der natürlich verteuern wirkt, oder sie wählen einen Weg durch die Felder um das Dorf herum. Die Gesellschaft hatte wiederholt für auf diese Weise entstandene Flurschäden aufzukommen, da die Gemeinden sonst die Durchfahrt durch ihr Gebiet überhaupt verweigerten.

Die Gesamt-Kosten der Bahn von Tsingtau nach Tsinanfu samt der Zweigbahn von Tschangtien nach Poschan mit einer Länge von 435,42 km haben 49432518 M. ohne die Zinsen während der Bauzeit betragen; mit den Zinsen 52901255 M. Für die einzelnen Titel stellen sich die Kosten wie folgt:

Grunderwerb	1 793 567 M.
Erdarbeiten	2 960 777 „
Einfriedigung der freien Bahnstrecke	25 887 „
Wegübergänge	27 674 „
Durchlässe und Brücken	14 549 995 „
Tunnel	— „
Oberbau	15 181 167 „
Signale, Buden, Wärterwohnungen	263 999 „
Bahnhöfe, Haltestellen	2 114 956 „
Werkstatanlagen	1 240 519 „
Außerordentliche Anlagen	456 072 „
Betriebsmittel	6 207 651 „
Verwaltungskosten	4 054 438 „
Insgesamt	555 845 „
Bauzinsen	3 468 708 „
Summe	52 901 255 M.

Hiernach sind für 1 km der Bahn, ohne Anrechnung der Bauzinsen, aufgewendet worden 113550 M. und mit Anrechnung derselben 121495 M. Es ist gelungen, den Bau mit den der Gesellschaft zur Verfügung stehenden Mitteln und trotz der Unruhen im Jahre 1900, welche erhebliche Störungen der Bauarbeiten und eine teilweise Unterbrechung derselben außerhalb des Schutzgebietes herbeiführten, in der vorgeschriebenen Zeit fertigzustellen.

Nachschrift der Redaktion. Wie wir aus dem Geschäftsbericht der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft vom Jahre 1905, also dem ersten Betriebsjahr auf der vollständig fertiggestellten Strecke entnehmen, haben sich die Anlagen als zweckmäßig und dauerhaft bewährt. Einige Stations-Anlagen — vor allem die Abzweigungs-Station Tschangtien und die beiden Bahnhöfe in Tsinanfu mußten infolge der unerwartet starken Verkehrszunahme bereits erweitert werden. Ebenso hat eine entsprechende Vermehrung des rollenden Materiales stattgefunden. Dem Verkehr dienten täglich 14 gemischte Züge und besondere Güterzüge nach Bedarf. Im ganzen wurden im Betriebsjahr 7707 Züge mit 720 566 Zug-Kilometern gefahren. Die durchschnittliche Zugstärke betrug dabei 32,6 Achsen. Im ganzen wurden 803 527 Personen und 310 482 t Güter befördert. Die Gesamt-Einnahmen stellten sich auf 3,8 Mill. M. oder 8760 M. für 1 km, davon entfallen rd. ²/₃ auf den Güterverkehr. Die Betriebsausgaben betrugen 1,48 Mill., der Reingewinn, nach Abschreibungen und Ueberweisung von 300 000 M. an den Erneuerungsfonds, 2,06 Mill. M. Die Entwicklung des Verkehrs war eine durchaus befriedigende. —

Bau und Einrichtung moderner Pferdestallungen. (Schluß aus No. 15.)
Von Ingenieur Wilhelm Ziegler in München.

Futtergeschirre. Die Futtergeschirre zerfallen in 3 Gruppen, und zwar in: 1. für Hafer und Häcksel, 2. solche für Heu und 3. solche für Tränkung.

Die Futtergeschirre für Hafer und Häcksel (oder Gsott) sind unter dem Namen Krippen oder Barren im praktischen Gebrauch. Sie sind in den meisten Fällen aus Gußeisen, roh oder emailliert, in neuerer Zeit auch aus Schmiedeeisen, seltener aus Granit, Marmor, glasiertem Ton, Glas und Kunststein hergestellt. Die Ausführung in den zuletzt genannten Materialien wird teils nur aus Liebe zum Althergebrachten, teils aus Billigkeitsgründen gewählt. Es ist jedoch unbestrittene Tatsache, daß die eisernen Krippen allen anderen entschieden vorzuziehen sind. Die Emaillierung der eisernen Krippen ist nur da zu empfehlen, wo für tadellose Arbeit Gewähr geleistet wird, da im anderen Fall ein Abspringen des Emailles vorkommen kann, was bei Vermengung mit dem Futter bei der Aufnahme des letzteren mitunter zu schweren Verletzungen der Pferde führt.

Die Emaillierung ist vollkommen entbehrlich, da sich die eisernen Krippen im praktischen Gebrauch mit einer Fettschicht überziehen, die das Eisen vollkommen vor Rost schützt und die Reinhaltung erleichtert. Bezüglich der Größenverhältnisse ist in erster Linie darauf zu achten, daß während des Fressens das vorgegebene Futter durch den Atem nicht erwärmt oder gedämpft wird, was nur durch reichliche Abmessungen erreicht werden kann. Zudem ist es für die Verdauung vorteilhaft und das gierige Fressen verhindernd, wenn das Pferd sein Futter in der Krippe zusammensuchen muß. Zum Schutze gegen mutwilliges Herausstreifen des Hafers wird die Krippe nach den Seiten hin ausgebaucht, wenn erforderlich, sind am Bordrand links und rechts noch besondere Abstreifstäbe anzubringen. Die geringste zulässige Länge beträgt 60 cm im Lichten, jedoch sollte über 1 m nicht hinausgegangen werden. Die Breite muß so gewählt werden, daß das Pferd nicht gezwungen wird, den Kopf in die Längsrichtung der Krippe zu stellen, wodurch das Tier ermüdet wird und mitunter nicht genügend Nahrung aufnimmt. Krippen unter 35 cm Breite sollen von der Ver-

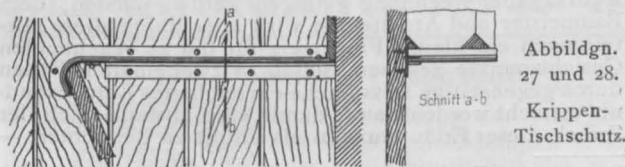
wendung ausgeschlossen werden. Was in Länge und Breite zu wenig, wird in der Tiefe meistens zu viel getan. In der Praxis hat sich eine Tiefe von 20 cm als die richtige erwiesen; es ist sowohl ein geringeres als ein höheres Maß von Uebel.

Die einfachste Art ist die mit flacher Rückwand und mit 3 Augen versehene Krippe. Eine solche wird mit Steinschrauben an der Mauer befestigt und findet nur in ganz einfachen Stallungen Verwendung. Die Höhe zwischen Bordrand der Krippe und Stallboden-Oberkante beträgt 1,1 — höchstens 1,2 m. Zu dieser einfachen Krippe wird für die Vorgabe des Heues eine gewöhnliche Korbraufe verwendet, die mit ihrer Oberkante 2 m vom Stallboden abstehen muß. Diese Anordnung ist aber in sanitärer Beziehung für das Pferd sehr nachteilig, da das Kurzheu, der im Heu enthaltene Staub, sowie die Heublumen dem Pferde beim Fressen in Augen, Nüstern und Ohren fallen und hier gefährliche Entzündungen hervorrufen, die mitunter vollständige Wertlosigkeit des betreffenden Tieres herbeiführen. Es ist deshalb von der Wahl einer derartigen Anordnung, ganz besonders für edlere Pferde, Abstand zu nehmen und der Anwendung von sogen. Krippentischen ein besonderes Augenmerk zu schenken.

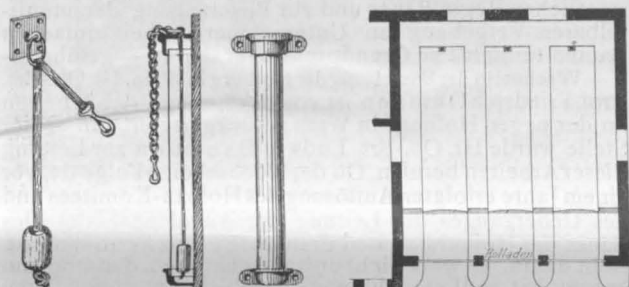
Der Urtyp dieser Krippentische ist aus England zu uns herübergekommen, jedoch hat gerade die deutsche Sportwelt sehr viel dazu beigetragen, diese Formen zu verbessern und praktischer nutzbar zu machen. Das Ideal aller Krippen-Tische ist die Form mit auf der Tischplatte stehender Heuraufe (vergl. Abbildg. 26 in No. 15). Derselbe besteht aus einer guß-, besser schmiedeeisernen Platte mit von unten angeschraubter Futterkrippe und der mit schrägem, ausnehmbarem Siebboden versehenen Heuraufe aus Schmiedeeisen. Diese Raufe besitzt rechteckigen, vorne abgerundeten Querschnitt und einen Siebboden, der vom Tisch rd. 5 cm absteht und den Zweck hat, den Staub durchfallen zu lassen, der, ohne vom Pferd erreicht werden zu können, auf die Tischplatte fällt und von hier mittels Besen leicht entfernt werden kann. Die Befestigung der Raufe geschieht einesteils durch Einzementie-

ren in die Stirnwand, anderenteils durch Anschrauben an Trenngitter und -Wand. Die Tischplatte, die an der Vorderkante mit Wulst versehen sein muß, wird mittels Krippentisch-Schuhen (Abbildg. 27 und 28) in 1,1—1,2 m an den Trenn- bzw. Seitenwänden befestigt, und zwar hat der untere Winkel die Tischplatte zu tragen, während der obere eine Verschiebung nach vorne zu verhindern hat.

Um ein liegendes Pferd beim Aufstehen vor Anstoßen an der Tischkante zu schützen, muß eine Verkleidung angebracht werden. Diese besteht entweder aus Holz gleicher Sorte wie die Füllungen der Trennwände oder auch aus viertelkreisförmig gebogenem Blech. In letzterem Falle wird die Verkleidung unmittelbar an den Wulst angeschraubt und durch Winkel mit den Trenn- bzw. Seitenwänden verbunden. Die untere, an den Stirnwänden frei bleibende Wand wird, um sie vor Hufschlägen zu schützen, ähnlich wie die Seitenwände mit Holz verkleidet. Die schräge Verkleidung (Abbildg. 26 in No. 15) hat den Vorteil, daß sie beide Verkleidungen, die des Tisches und der Stirnwand, in sich vereinigt. Das Einnisten von Ratten wird verhindert, indem die Unterschiene der Verkleidung in einem Abstand von 12 cm sowohl vom Boden als auch von der Stirnwand in der Mauer befestigt wird, wodurch der hintere Raum stets zugänglich bleibt. Um der Plattenverkleidung der Stirnwand einen Halt zu verleihen



Abbildgn.
27 und 28.
Krippen-
Tischschutz.



Abbildg. 29. doppelte Halfterführung
Abbildgn. 30 u. 31. doppelte Halfterführung mit geschlossenem Gehäuse.
Abbildg. 32. Wagen-Schuppen und Wasch-Raum.

hen, wird die hintere Seite der Tischplatte mit einem Winkeleisen besetzt, wodurch ein Falz geschaffen wird, in welchen die Platten eingesetzt werden können.

Eine andere Krippentischart ist die mit verhängter Heuraufe. Diese unterscheidet sich von der vorigen nur darin, daß in der Tischplatte außer für die Krippe noch eine weitere Aussparung vorhanden ist, unter welche eine Heuraufe angeschraubt wird. Da bei dieser Anordnung sehr oft das Heu auf den Boden geworfen wurde, hat man zu dem Mittel gegriffen, durch ein verschiebbares Deckgitter diesem Unfug zu steuern. Dieses Gitter hat noch durch sein Gewicht den Vorteil, das Heu zusammenzupressen, wodurch ein leichteres Herausziehen mit den Zähnen ermöglicht wird. Dieser Krippentischart hängt jedoch der Nachteil an, daß durch die Raufe ziemlich viel Heu verloren geht und sich hinter der Verschalung, welche nur aus Holz bestehen darf, ansammelt, ohne daß das Personal die Entfernung für nötig erachtet. Es ist deshalb immer dem ersteren Krippentisch der Vorzug zu geben.

Die Ausstattung der Laufstände besteht in den meisten Fällen nur aus einer in einer Ecke angebrachten eisernen, mit großem Wulst versehenen Krippe, während eine Heu-Raue wegen des Heufütterns am Boden als vollkommen entbehrlich erachtet wird. Ist jedoch die Anbringung einer Raue wünschenswert, so kann in einer Ecke des Laufstandes ein mit Stehraufe versehener Tisch angebracht werden, der in gleicher Weise wie die Krippentische verkleidet wird.

Das Tränken der Pferde soll stets durch Vorhalten des Wassereimers vorgenommen werden. Das Einbauen von Tränkgefäßen in die Krippentische ist ganz zu vermeiden, da die Pferde nach gestilltem Durst hierbei mit dem Wasser spielen und das Futter nassen, wodurch dasselbe sauer und ungenießbar wird. Das Material der zum Vorhalten zu verwendenden Tränkeimer ist am besten Holz. Von hohem Wert für die Gesundheit der Pferde ist es, wenn geraume Zeit vor der Tränkung die gefüll-

ten Eimer im Stallraum untergebracht werden, um das Wasser auf den richtigen Wärmegrad zu bringen. Bei größeren Stallungen, insbesondere bei Gestüthen, werden für diesen Zweck eigene, mit den Stallräumen in unmittelbarer Verbindung stehende Räume geschaffen, in welchen die Eimer entweder in Gestellen oder auch einfach neben- und übereinander bis zur Tränkstunde aufgestellt werden.

Anhängevorrichtungen. Die Anhangvorrichtungen zerfallen der Hauptsache nach in 2 Gruppen, in einfache und doppelte Halfterführungen. Der Zweck, den Halfterriemen oder die -Kette stets gespannt zu halten, um ein Darübersteigen oder Verhängen zu verhindern, wird von beiden Arten gut erreicht, nur hat die doppelte Anhangung den Vorteil größerer Sicherheit gegen Losreißen.

Die gebräuchlichste einfache Halfterführung besteht aus einem schweren Eisenring, der an einer Eisenstange auf- und abgleiten kann, und in welchen der Riemen eingeschnallt wird. Eine bessere Art, die besonders bei Krippentischen mit schräger Verkleidung vielfach Anwendung findet, besteht aus einer doppelten Messingrolle, welche an der schrägen Verkleidung angeschraubt wird, einer weiteren Führungsrolle, meistens aus Hartholz hergestellt, mit Bügel und Mauerpratze, welche in gleicher Höhe wie die Messingrolle an der Stirnwand befestigt wird, und dem Halfterriemen mit dem Gegengewicht und der im Ruhezustand allein sichtbaren Kette mit dem Karabinerhaken. Die Riemen und Kette miteinander verbindende Oese ist etwas größer als die Öffnung der Messingrolle, sodaß bei tiefster Stellung des Gegengewichtes die Oese sich an die Messingrolle anlegt und die Kette frei vorhängen läßt.

Eine der besten und beliebtesten doppelten Halfterführungen, die zugleich den Vorteil großer Billigkeit in sich schließt, ist die in Abbildg. 29 dargestellte. Diese besteht aus einem beweglichen Eisenring, der an eine mit 4 Loch versehene Eisenplatte angenietet ist, welche mittels versenkter Holzschrauben oder Durchgangsschrauben an der Holzschalung der Seiten-, bzw. Trennwand befestigt wird. Durch den Ring wird ein langer Riemen hindurchgeführt, dessen oberes Ende einen Karabiner und dessen unteres Ende eine Kugel aus schwerem Holz, sogenanntem Chinaholz, trägt, die durch einen Knoten im Riemen vor Herunterfallen gesichert ist. An Stelle des Riemens kann auch ein dünnes Seil verwendet werden, das zum Schutze gegen Abbeißen gerne mit Teer getränkt wird.

Für bessere Stallungen wird eine doppelte Halfterführung mit geschlossenem Gehäuse (Abbildg. 30 u. 31) angewandt, welche außer dem Riemen mit Kette, Karabinerhaken und Gegengewicht noch aus einem aus Gußeisen hergestellten Ober- und Unterteil besteht, zwischen welche eine aus 2 mm starkem Blech hergestellte halbkreisförmig gebogene Hülse eingeschoben werden kann. Die Befestigung geschieht mittels versenkter Holzschrauben an den Holzschalungen der Seiten- und Trennwände so, daß die eingeschobene Hülse jederzeit ohne Abschrauben des Ober- oder Unterteiles entfernt werden kann. Dies wird dadurch möglich, daß das mit Riemenschlitz versehene Ober- und Unterteil so weit entfernt ist, daß eine Verschiebung der Hülse nach oben möglich ist, wodurch ein Freiwerden der unteren Hülsenkante erreicht wird.

Bei den Halfterführungen wird meistens insofern ein großer Fehler gemacht, als die Riemen entweder zu lang oder zu kurz gemacht werden. Während im ersten Falle der Hauptzweck gar nicht erreicht wird, ist dies im anderen Falle nur teilweise möglich. Die Länge der Riemen ist so zu wählen, daß im angehängten Zustande das Pferd sowohl Krippe und Heuraufe, ohne zerren zu müssen, leicht erreichen kann und auch dem liegenden Tiere eine gewisse Bewegungsfreiheit noch möglich ist. Die Gegengewichte dürfen nur so schwer sein, daß gerade noch ein Spannen der Riemen eintritt, um nicht auf das Pferd ermüdend zu wirken.

Zum Schluß ist noch zu bemerken, daß zwecks Putzen der Pferde an den Stirnseiten in Mitte jedes Standes in Höhe von 1,4 m ein Ring in der Mauer befestigt wird, an welchen mittels kurzen Riemens die Pferde angehängt werden können.

Zu einem Stallgebäude gehören schließlich noch einige Geschirr- und Sattelkammern. Diese sollen nicht unmittelbar mit dem Stallraum in Verbindung stehen, aber auch nicht zu weit entfernt sein. Zugleich müssen sie mit vorzüglicher Lüftung und Heiz-Vorrichtung ausgestattet werden. Zum Befestigen der Geschirre verkleidet man die Wände bis zur Höhe von 2,5 m mit Holz. Zur Unterbringung eines Geschirres werden etwa 1,8 qm benötigt.

Stallwache. Der hierfür bestimmte Raum wird am besten zwischen Stallraum und Geschirrkammer einge-

schaltet und kann zugleich als Kutscherzimmer verwendet werden. Sehr vorteilhaft ist die erhöhte Anordnung des Bodens, da hierdurch eine bessere Uebersicht durch das gegen den Stallraum eingesetzte Guckfenster ermöglicht wird. Bei Besetzung durch einen Mann genügt eine Bodenfläche von 6 qm.

Futterboden. Da das Futter nie im Stallraum selbst aufbewahrt werden soll, weil es dort zu leicht den Stallgeruch annimmt und vom Pferde alsdann verschmählt wird, besonders vom besseren Schlag, ist zur Aufstellung der Futterkisten, wenn nicht anders möglich, ein Eckchen der Geschirrkammer zu wählen. Günstiger gestaltet sich die Aufstellung bei Schaffung eines kleinen Vorraumes, der gewissermaßen Vorplatz des Kutscher-Zimmers ist und zwischen Stallraum und Geschirrkammer liegt. Der beste Platz für die Aufspeicherung der Futter-Vorräte ist der über der Stalldecke liegende Dachboden. Die Verbindung zwischen Stallraum und Futterboden bildet ein Holzschacht, Heuschlauch genannt, von 80 cm Breite und 60 cm Tiefe, der am oberen Ende eine Einwurf-Oeffnung besitzt und im Stallraum zur Entnahme des Heues mit einer dichtschießenden Türe versehen ist.

Für die Beförderung des Hafers und Häcksels sind in den Heuschlauch selbst kleinere Holzschläuche von rd. 12 cm Seitenlänge eingebaut, die mit den im Futterboden aufgestellten, gegen Ratten durch Blechausschlag geschützten Hafer- und Häckselkisten unmittelbar in Verbindung stehen. Diese kleinen Schläuche endigen im Stallraum mit einem Meßapparat, um jederzeit sofort eine Kontrolle über die verabreichte Futtermenge haben zu können. Die Meßapparate sind erforderlichenfalls mit Absperr-Vorrichtung zu versehen, um Unbefugten eine Entnahme des Futters unmöglich zu machen.

Vermischtes.

Die Berufung des kgl. Baurates Kurt Diestel in Dresden an die Technische Hochschule bedeutet für diese einen erfreulichen Gewinn. Unseren Lesern ist Hr. Diestel als geistvoller Mitarbeiter längst bekannt. Hr. Diestel wird lesen: Antike Baukunst, künstlerische Perspektive, Einrichtung öffentlicher Gebäude. —

Das Knappschafts-Lazarett Königshütte des Oberschlesischen Knappschafts-Vereins. Zu diesem Aufsatz in No. 15 ist nachzutragen, daß die definitive Fertigstellung der Bauwerke in den Händen des Hrn. Brt. Spiller ruhte. Vor dessen Eintritt in die Dienste der Knappschaft lag die Ausführung der Knappschaftsbauten, also der größere Teil derselben, den Hrn. Schütt und Scheibert ob. —

Ueber die bauliche Tätigkeit der Ansiedlungs-Kommission für die Provinzen Westpreußen und Posen im Jahre 1906 hat das preußische Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten eine Denkschrift herausgegeben, der wir folgendes entnehmen:

An Hochbauten sind im Jahre 1906 ausgeführt:

- | | |
|--|--------------|
| I. 118 Gebäude, die öffentlichen Zwecken dienen, für . . . | 1 174 860 M. |
| II. 1 172 Gebäude, die zur Vergebung an Ansiedler bestimmt sind, für | 4 574 400 „ |
| zus. 1 290 Gebäude für | 5 749 260 M. |

Im ganzen sind bisher errichtet: 35 Kirchen, 23 Bethäuser, 37 Pfarreigehöfte, 271 Schulgehöfte, 7 einzelne Schulhäuser, 1 einzelnes Schulwirtschaftsgebäude, 270 Gebäude für Gemeinde-Zwecke und 1 landwirtschaftliche Versuchsstation. Die Baukosten hierfür betragen 8 585 850 M.

Davon sind im Jahre 1906 hergestellt 3 Kirchen, 2 Bethäuser, 4 Pfarreigehöfte, 33 Schulgehöfte, 7 Einzelschulhäuser, 1 Schulwirtschafts-Gebäude, 31 Gebäude für Gemeindezwecke, zusammen für 1 174 860 M.

Die im Jahre 1906 zur Vergebung an Ansiedler aufgeführten Hochbauten sind: 21 Kruggehöfte, 371 Bauerngehöfte, 45 Handwerker-Gehöfte, 77 Arbeiter-Miethäuser mit zusammen 139 Wohnungen, 22 einzelne Bauernhäuser, 95 einzelne Ställe und Scheunen, 20 Ergänzungs- und Reparatur-Bauten. Die Kosten betragen 4 574 400 M.

Zur örtlichen Beaufsichtigung der Bauten waren zeitweise bis 30 Bauführer erforderlich. Die meisten Bauten sind an Unternehmer vergeben; der fiskalische Regiebau hat sich nur da, wo an einem Orte eine erhebliche Zahl von Ansiedlergehöften verschiedener Art herzustellen war, als zweckmäßig erwiesen. Denn wenn der Regiebau auch große, in der schnelleren Bauausführung und der Möglichkeit leichter Anpassung an die Sonderwünsche der Ansiedler liegende Vorzüge aufzuweisen hat, so haben doch die damit verbundenen Nachteile, nämlich unzureichende Kostenübersicht vor Abrechnung der ganzen Regie-Baukasse, die Schwierigkeit dieser Abrechnung und die dadurch bedingte beträchtliche Mehrbelastung des

Wagenschuppen. Dieser wird am zweckmäßigsten so angelegt, daß er gleichzeitig als Wagen-Waschraum benutzt werden kann. Um den Ablauf des Wassers möglichst zu beschleunigen und einen trockenen Fußsteig zu erhalten, wird die Fahrbahn für die Wagen in der Breite von etwa 1,8 m vertieft und nach den rückwärts liegenden Gullies im Gefälle angelegt (Abbildg. 32). Die Kanten der Fußsteige werden durch Winkleisenbesatz vor Beschädigung geschützt. Durch Anordnung von Roll-laden an Stelle der nach außen aufschlagenden Flügeltore kann der vor dem Schuppen liegende Platz im Freien zweckmäßig ausgenutzt werden.

Düngergrube. Als Material für die Umfassungsmauer, welche ungefähr 50 cm unter Gelände-Oberkante und etwa ebensoviel über dieselbe geführt wird, kommt nur Beton in Betracht. Die Lage der Grube muß möglichst vor Sonne geschützt sein; man hilft sich hier durch Anpflanzung von Stauden. Jauche darf in die Düngergrube nicht geleitet werden; man legt hierfür besondere Behälter an. Für die Düngergrube benötigt man für ein Pferd rd. 3 qm Fläche, für die Jauchengrube rd. 0,40 cbm.

Im Vorstehenden sind die Erfahrungen vieljähriger praktischer Tätigkeit niedergelegt. Es ist dabei absichtlich nicht auf die große Reihe von im Handel vorkommenden Erzeugnissen eingegangen worden, denn in jedem Einzelfalle wird auch den besonderen Wünschen der Auftraggeber Rechnung getragen werden müssen; dem Baumeister und Architekten wird aber durch diese Mitteilungen ein kleiner Fingerzeig für die zu beachtenden Gesichtspunkte gegeben, sodaß in zweifelhaften Fällen durch gegenseitige Aussprache ein leichteres Einverständnis erreicht werden kann; damit wäre alsdann auch der Zweck dieser Erläuterungen als erfüllt zu betrachten. —

Bureau- und Rechnungs-Personales, zur Einschränkung des staatlichen Regie-Baues und zur Bevorzugung der unmittelbaren Vergebung an Unternehmer — bei einfachen Bauten tunlichst zu Grundpreisen für den qm — geführt. —

Wechsel in der Bauleitung der Hofburg in Wien. Hr. Ob.-Brt. Prof. Friedrich Ohmann ist von der Leitung der Arbeiten an der neuen Hofburg in Wien zurückgetreten. An seiner Stelle wurde Hr. Ob.-Brt. Ludwig Baumann zur Leitung dieser Arbeiten berufen. Ob der Wechsel eine Folge der vor einem Jahre erfolgten Auflösung des Hofbau-Komitees und des Ueberganges der Leitung der Angelegenheiten des Baues der Hofburg an den Erzherzog Franz Ferdinand ist, steht dahin. Es wäre nicht unwahrscheinlich, daß Ohmann entsagt hat, weil es nicht möglich schien, Entschließungen über den Fortgang der Arbeiten herbeizuführen. —

Wettbewerbe.

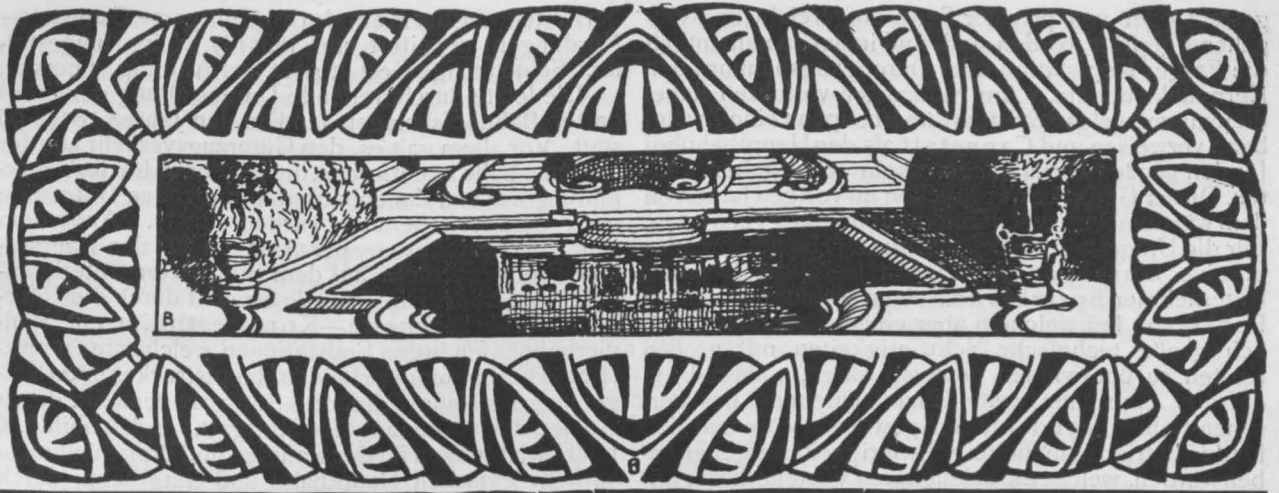
Schinkelpreis-Bewerbungen 1907 des Architekten-Vereins zu Berlin. — Hochbau: 25 Entwürfe zu einem Ausstellungsgebäude für eine Gartenbau-Gesellschaft. Staatspreis und Schinkelplakette: Hr. Carl Albertmann in Berlin; Schinkelplakette allein den Hrn. Mart. Krüger, Bruno Kuhlrow und Rich. Keßler in Berlin, W. Bettenstaedt in Charlottenburg. — Wasserbau: 10 Entwürfe zu einer Mündungsstrecke des Rhein-Herne-Kanales am Rhein. Staatspreis und Schinkelplakette: Hr. Chr. Havestadt in Wilmersdorf; Schinkelplakette allein: Hr. Erich Knoll in Wilhelms-haven. — Eisenbahnbau: 7 Entwürfe zum Umbau einer Bahnhof-Anlage in A. Staatspreis und Schinkelplakette: Hr. Arn. Buddenberg in Osnabrück; die Plakette allein: Hr. Max Roloff in Spandau. —

Wettbewerb König Georg-Denkmal Dresden. Das Denkmal soll mit einem Aufwande von 80000 M. als bronzenes Reiterstandbild auf Steinsockel auf dem Georgsplatz oder in der Johann-Georgen-Allee zur Aufstellung kommen, doch können die Künstler auch andere Plätze in Vorschlag bringen. 4 Preise von 3000, 2500, 1500 und 1000 M.; Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe für je 500 M., und über die Uebertragung der Ausführung freie Entscheidung vorbehalten. Im Preisgericht befinden sich die Architekten Erlwein, Frölich und Schumacher, die Bildhauer Klinger und Diez, sowie der Maler Prell. Frist 15. Sept. d. Js. —

In einem engeren Wettbewerb betr. Entwürfe für ein Clubhaus des „Deutschen Motorboot-Club“, am Wannsee bei Berlin zu erbauen, siegte Hr. Rud. Zahn in Berlin mit der Erlangung der Ausführung. An dem Wettbewerbe waren 9 Architekten Berlins beteiligt. —

Inhalt: Neubauten auf der Museumsinsel in Berlin. (Fortsetzung.) I. Das Pergamon-Museum. — Vom Bau der Schantung-Eisenbahn. (Schluß.) — Bau und Einrichtung moderner Pferdestallungen. (Schluß.) — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Das Kaiser Friedrich-Museum. Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLI. JAHRGANG. NO. 20. BERLIN, DEN 9. MÄRZ 1907.

Die geplante Umgestaltung der Stuttgarter Eisenbahn-Anlagen.



Die Umgestaltung der Stuttgarter Eisenbahn-Anlagen, d. h. also des Hauptbahnhofes mit seinen Zufahrtslinien und der benachbarten, mit dem Hauptbahnhofe eine Betriebseinheit bildenden Stationen, ist eine Frage, mit der sich die General-Direktion der Württembergischen Staatseisenbahnen seit

einer ganzen Reihe von Jahren beschäftigt, die im württembergischen Landtag schon wiederholt Gegenstand lebhafter Erörterungen gewesen ist, und die wegen der besonderen Schwierigkeit, welche die örtlichen Verhältnisse einer befriedigenden Lösung bereiten, in technischen Kreisen auch über die Grenzen des Landes hinaus mit Aufmerksamkeit verfolgt worden ist. *) Mannigfaltig sind die Pläne, die von der Regierung auf-

*) Vergl. namentlich unsere Mitteilungen im Jahrg. 1906, S. 148, 255, 1905 S. 500, 1902 S. 170 und 220.



Nachklänge von Ausstellungen des Jahres 1906. Achteckiger Hof der Jubiläums-Ausstellung für Kunst und Kunstgewerbe in Karlsruhe 1906. Architekt: Dir. Prof. K. Hoffacker in Karlsruhe.



ACHKLÄNGE VON AUSSTELLUNGEN

***** DES JAHRES 1906 *****

DIE BAUTEN DER JUBILÄUMS-,
KUNST- UND KUNSTGEWERBE-
AUSSTELLUNG IN KARLSRUHE

ARCHITEKT: DIREKTOR PROFESSOR
KARL HOFFACKER IN KARLSRUHE

=== DEUTSCHE BAUZEITUNG ===

* XLI. JAHRGANG 1907 * * NO. 20 *

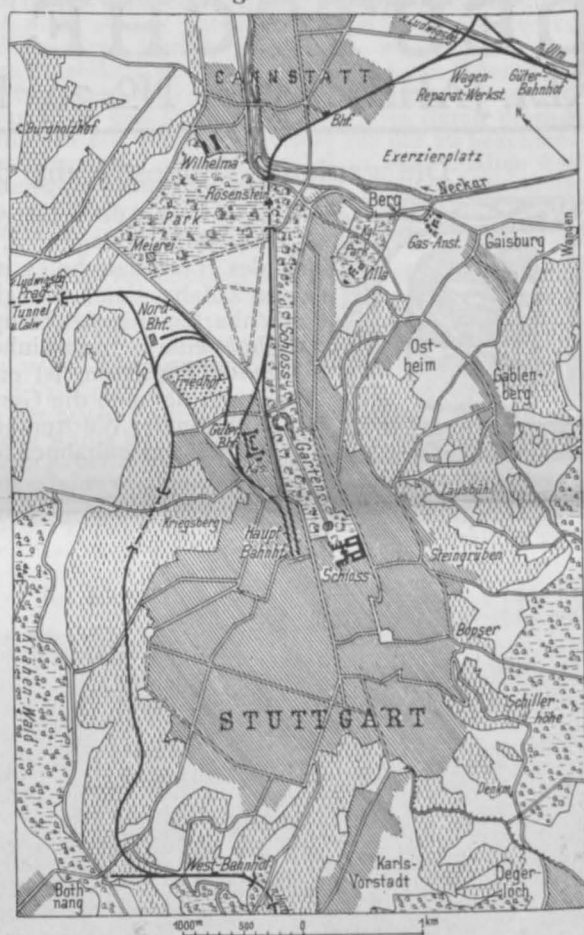
gestellt oder von privater Seite eingereicht und eingehend geprüft worden sind, und in denen namentlich die Frage: Kopfstation oder Durchgangsbahnhof den Kernpunkt bildete. Am radikalsten verfahren dabei diejenigen, welche Stuttgart überhaupt an eine Zweigbahn verweisen und Cannstatt als den Hauptbahnhof für den großen Durchgangsverkehr ausgestalten wollten. Dieser Gedanke wurde schon im vorigen Jahre von dem württembergischen Landtage endgültig verworfen. Für die Umgestaltung des Stuttgarter Hauptbahnhofes in eine Durchgangs-Station legte der General-Unternehmer Sprickerhof einen wohldurchdachten Plan^{*)} vor, bei welchem aber einerseits außerordentlich große technische Schwierigkeiten mit großen Kosten zu überwinden gewesen wären, während andererseits eine sehr weite Hinausschiebung des Personen-Bahnhofes erforderlich geworden wäre und sich für den Betrieb mancherlei Schwierigkeiten ergeben haben würden, welche die unleugbaren Vorteile dieser Lösung mindestens stark beeinträchtigt hätten. Auch von anderer Seite sind Lösungen nach dieser Richtung versucht worden, jedoch hat die Generaldirektion schon seit längerem die Ansicht vertreten, daß unter Abwägung aller Vor- und Nachteile der Ausführung und des Betriebes die Beibehaltung des Hauptbahnhofes in Stuttgart als Kopfstation vorzuziehen sei.

Der württembergischen zweiten Kammer ist nun vor kurzem eine umfangreiche, von 21 Plänen und graphischen Darstellungen begleitete Vorlage zugegangen, die eine Lösung im letzteren Sinne vorschlägt und gleichzeitig einen Ausbau der besonders belasteten Anschluß-Linien nach Ludwigsburg und Plochingen (die in ihrem weiteren Verlaufe nach Nürnberg bezw. Ulm führen) vorsieht mit einem Gesamtaufwande von 94,5 Mill. M., von welchen unter Anrechnung des Verkaufes frei werdenden Geländes allein 51,65 Mill. auf den Hauptbahnhof in Stuttgart entfallen. Für die nächste Finanzperiode 1907/08 werden als weitere Rate zur Fortsetzung der Grund-Erwerbungen und zur Aufstellung der Sonderpläne 18 Mill. M. verlangt (1905 waren bereits 8,2 Mill. bewilligt). Wir entnehmen die nachfolgenden Mitteilungen der umfangreichen Denkschrift, der auch die Abbildungen 2, 3, 4 und die später beizugebende Planbeilage des Bahnhof-Entwurfes nachgebildet sind.

Die Denkschrift gibt zunächst einen kurzen Ueberblick über die geschichtliche Entwicklung der Bahnanlagen in und bei Stuttgart bis zu ihrer jetzigen Gestalt. Vergleiche hierzu die Pläne Abbildg. 1—4. Der Hauptbahnhof Stuttgart wurde im Zusammenhang mit der ersten in Württemberg ausgeführten Eisenbahnstrecke, der Linie Ludwigsburg — Stuttgart — Plochingen, in den Jahren 1845 und 1846 als Kopfstation nach den Plänen des Ob.-Brts. Etzel hergestellt, und zwar lag die Personenhalle, wenn auch in wesentlich kleineren Abmessungen, an derselben Stelle wie jetzt. Eine bedeutende Erweiterung des Bahnhofes sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr fand dann 1863/64 statt. Die Personenhalle erhielt damals ihre noch jetzt bestehende zweiteilige Anlage mit dem eingeschobenen Mittelbau. Jede Halle besitzt 4 Gleise, die auf Drehscheiben zusammengeführt sind. Die stetige Zunahme der einlaufenden Züge, die Einführung der Gäubahn (Stuttgart—Hochdorf—Freudenstadt) brachten in diese zunächst klare und zweckmäßige Anlage bald erhebliche Betriebsschwierigkeiten. Vor allem aber war die Entwicklung des Güterverkehrs beengt und für die Abwicklung des Personenverkehrs außerordentlich erschwerend. Die Herstellung einer Güterverbindungsbahn zwischen der Hauptbahn nach Cannstatt und dem Güterbahnhof konnte den Hauptübelstand nicht beseitigen, daß die Westhalle des Hauptbahnhofes auch für den Güterzugsdienst herangezogen werden mußte. Zur Erleichterung des Güterverkehrs selbst fanden 1873/74 eine Erweiterung des Güterbahnhofes und 1888 die Einrichtung der Hasenbergstation für den Wagenladungsverkehr statt. Der Nachbar-Bahnhof Cannstatt wurde erstmalig 1861

bei Einführung der Remsbahn (Stuttgart—Cannstatt—Nördlingen) erweitert und 1885/87 völlig umgestaltet. Seine jetzige Gestalt geht aus Abbildg. 2 hervor.

Die letzte durchgreifende Umgestaltung der Stuttgarter Bahnanlagen fand in den Jahren 1894—96 statt. Vor allem galt es, den Güterzugsverkehr aus der Personenhalle zu entfernen, die jetzt noch für die Ueberführung der von Zuffenhausen kommenden Güterzüge nach Cannstatt benutzt werden mußte. Außerdem war eine Erweiterung der Anlagen für den Rangier- und Freiladeverkehr auf dem Stuttgarter Güterbahnhof erforderlich. Diese wurde erreicht durch die Güterbahn Untertürkheim—Kornwestheim mit Rangierbahnhöfen in den Endstationen, welche eine unmittelbare Verbindung der beiden Hauptstrecken unter Umgehung des Hauptbahnhofes Stuttgart herstellt, durch Anlage des Nordbahnhofes Stuttgart, vergl. Abbildg. 3, mit Einrichtungen für den Rangier- und Wagenladungsverkehr zwischen Hauptbahn und Güterbahn, durch Ausbau der Hasenbergstation zum Westbahnhof und



Abbildg. 1. Uebersicht-plan der jetzigen Stuttgarter Eisenbahn-Anlagen.

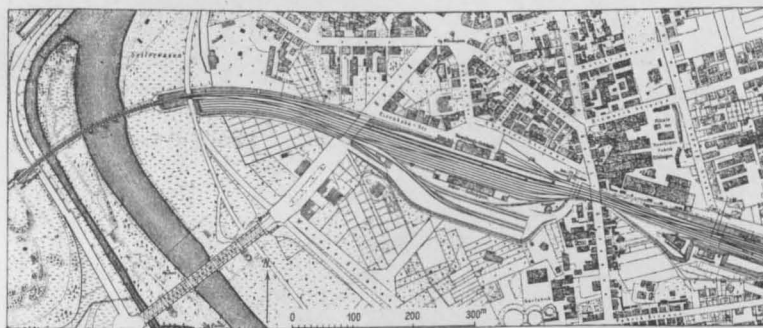
Herstellung des zweiten Gleises dorthin vom Hauptbahnhof. Die Gestaltung der Eisenbahnanlagen in und um Stuttgart in ihrem jetzigen Zustande zeigt Abbildung 1, die des Hauptbahnhofes Abbildg. 4. Auf eine Wiedergabe der Plangestalt des Westbahnhofes wird verzichtet, weil dieser bereits z. Zt. einer Erweiterung unterliegt, von den neuen Plänen aber nicht mehr betroffen wird.

Die Denkschrift verbreitet sich dann über die Notwendigkeit einer durchgreifenden Umgestaltung, die mit der Unzulänglichkeit und demnächstigen völligen Ueberlastung der bestehenden Anlagen begründet und mit einem umfangreichen statistischen Material belegt wird. Trotz der Ueberleitung der Güterzüge auf die vorhin erwähnte Güterbahn hat sich hiernach auf der Haupt-Strecke Ludwigsburg—Stuttgart—Plochingen die Zahl der Personenzüge für Nah- und Fernverkehr derart vermehrt, daß zwar bei normalen Verhältnissen der Verkehr noch ohne besondere Anstrengung bewältigt werden kann, in Zeiten gesteigerten Verkehrs sich aber jetzt schon Unzuträglichkeiten ergeben. Nach dem

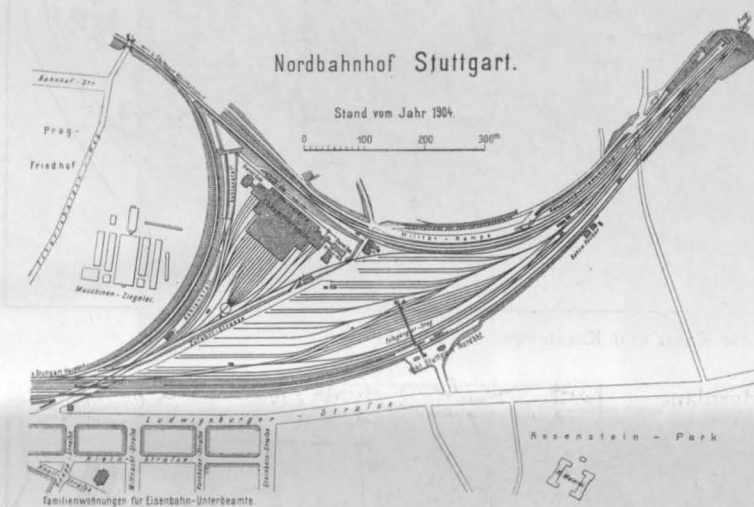
*) Vergl. „Dtsche. Bauztg.“ Jahrg. 1902, S. 170.

Winter-Fahrplan 1906/1907 waren einschl. der erforderlichen Lokomotiv-Fahrten die Strecken Stuttgart—Zuffenhausen mit 159, Kornwestheim—Ludwigsburg mit 156 und Stuttgart—Cannstatt mit 193 Zügen belastet. Bei der Annahme einer fortdauernden gleichmäßigen Verkehrssteigerung würden diese Zahlen im Jahre 1913 aber 190, 205 und 210 in beiden Richtungen zusammen betragen. Dafür reichen aber die

wachsen, und es darf wohl bis 1913 eine Verkehrssteigerung auf etwa 11,6 Mill. erwartet werden. Der gesamte Stuttgarter Güterverkehr ist von 474 530 t i. J. 1880 auf 1 039 667 t im Jahre 1903, auf 1 098 770 t in 1905 (für Haupt- und Nordbahnhof zusammen) gestiegen und wird 1913 voraussichtlich 1 425 000 t erreichen. Die anfängliche Entlastung des Hauptbahnhofes durch Anlage des Nordbahnhofes ist in wenigen Jahren schon wieder ausgeglichen worden.



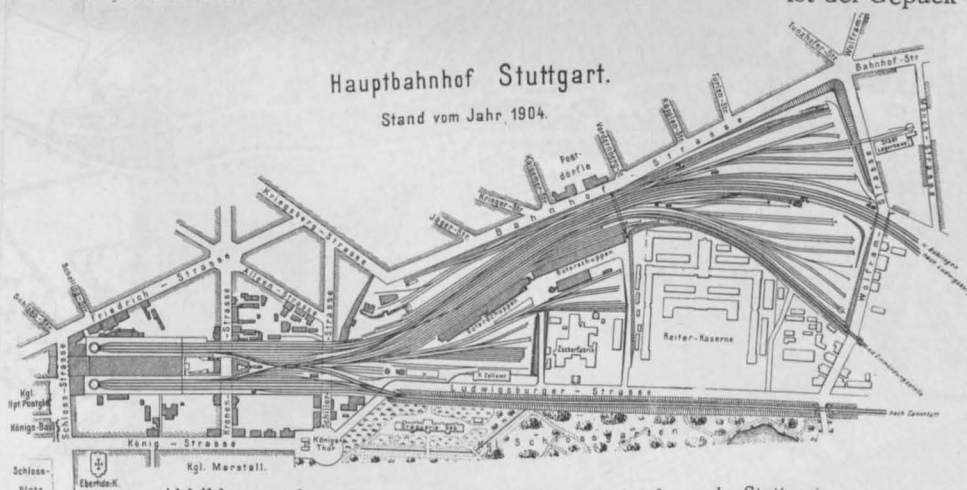
Abbildg. 2. Jetziger Zustand des Bahnhofes Cannstatt.



Nordbahnhof Stuttgart.

Hauptbahnhof Stuttgart.

Stand vom Jahr 1904.



Abbildg. 3 und 4. Jetziger Zustand der Bahnhofsanlagen in Stuttgart.

bestehenden Anlagen keinesfalls mehr aus und da voraussichtlich sogar auf eine noch raschere Verkehrszunahme, namentlich auch auf eine bedeutende Entwicklung des Vorortverkehrs besonders auf der Strecke Stuttgart-Eßlingen gerechnet werden muß, so werden die jetzigen Anlagen noch einige Jahre früher nicht mehr genügen. Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Stuttgart-Eßlingen und Stuttgart-Ludwigsburg erscheint daher dringend geboten.

Noch klarer wird dieses Bedürfnis, wenn die Zahlen für die Steigerung des Personen- und Güterverkehrs betrachtet werden. Im Hauptbahnhof Stuttgart ist der Personenverkehr von 1880—1903 von 2 578 425 Personen auf 8 258 858, 1905 auf 9 141 569 Personen ge-

wachsen, und auch die Diensträume sind nicht mehr ausreichend.

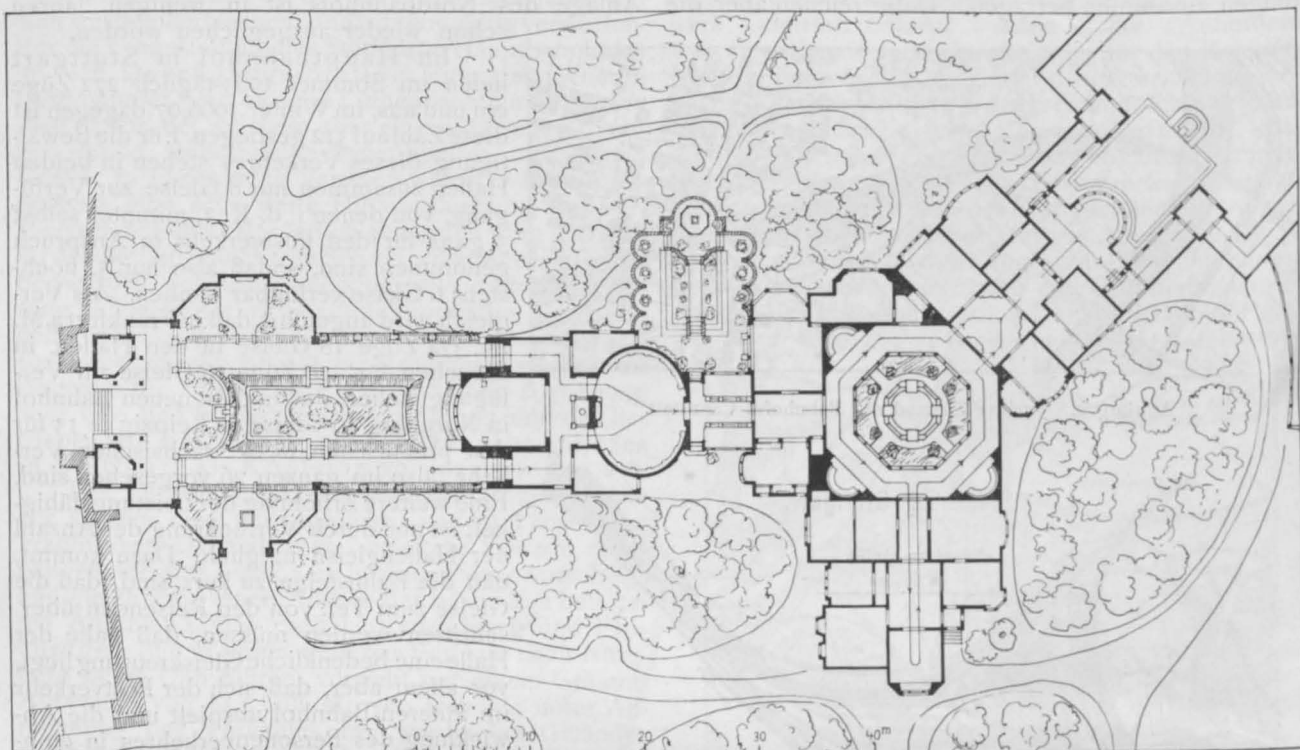
In gleicher Weise ist der Haupt-Güterbahnhof an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angekommen, sowohl was den Güterschuppen als den Freiladeverkehr anbetrifft. Der Hauptgüterbahnhof und Nordbahnhof müssen erweitert werden, während für den Westbahnhof, der ausschließlich dem Verkehr der westlichen Stadtteile dient, eine Erweiterung der Gleisanlagen, wie schon bemerkt, bereits im Gange ist.

Einen völligen Umbau muß auch der Bahnhof Cannstatt erfahren, dessen Anlagen weder dem Personen- noch dem Güterverkehr mehr genügen, schon jetzt unter mancherlei Betriebsschwierigkeiten leiden und durch die Notwendigkeit der Gleisüberschreitung für den Reisenden Gefahren bringen. Cannstatt stand 1905 mit einem Personenverkehr von 434 0931 Reisenden an zweiter, mit einem Güterverkehr von 325 624 t an vierter Stelle unter den württembergischen Stationen.

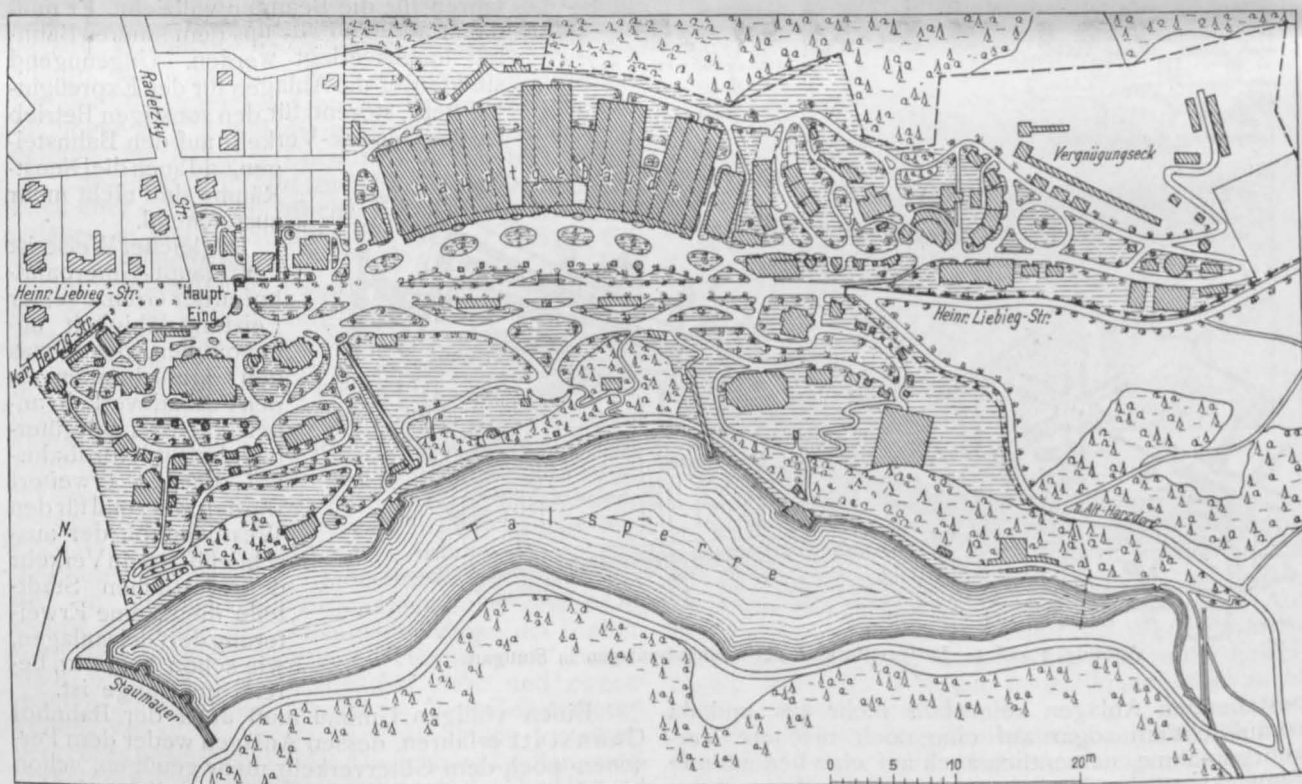
Ebenso muß der erst 1896 fertig gestellte Rangierbahnhof für den Güterverkehr Untertürkheim, der auf eine Umstellung von täglich 2000 Wagen eingerichtet war, erweitert werden, denn schon 1906 wurden täglich dort 2435 Wagen umgestellt, und die

neuen Güterbahnhöfe in Cannstatt, Gaisburg und Wangen werden noch weitere Verstärkung bringen. Das gleiche gilt von dem Bahnhof Kornwestheim, der das Rangiergeschäft für die von Bietigheim her einlaufenden und nach dort zurückgehenden Wagen für die Schwarzwaldbahn, die Gäubahn, die Bahnhöfe Zuffenhausen und Feuerbach sowie den Nord- und

1. Umbau und Erweiterung des Hauptbahnhofes Stuttgart und Erweiterung des Nordbahnhofes Stuttgart;
2. viergleisiger Ausbau der Strecke Stuttgart—Untertürkheim;
3. viergleisiger Ausbau der Strecke Stuttgart—Ludwigsburg;
4. Umbau und Erweiterung des Bahnhofes Cannstatt;



Jubiläums-Ausstellung für Kunst und Kunstgewerbe Karlsruhe 1906.



Nachklänge von Ausstellungen des Jahres 1906. Deutschböhmisches Ausstellung in Reichenberg 1906.

Hauptbahnhof Stuttgart besorgt. Schließlich ist das Bedürfnis nach Erweiterung auch in den Bahnhöfen Eßlingen und Ludwigsburg vorhanden.

Die Beseitigung der auf der Strecke Ludwigsburg—Stuttgart—Plochingen jetzt schon vorhandenen Mißstände und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieser Strecke soll nun durch folgende Maßregeln erreicht werden:

5. Erweiterung des Güterbahnhofes Untertürkheim;
6. Erweiterung des Bahnhofes Kornwestheim zu einem Rangierbahnhof;
7. Herstellung einer zweigleisigen Hauptbahn vom Güterbahnhof Untertürkheim nach Wangen und von da auf dem linken Neckarufer über Hedelfingen und Eßlingen nach Plochingen und eines Güterbahnhofes Gaisburg.

Entscheidend für die Ausgestaltung der Entlastungs- und Erweiterungsbauten auf der freien Strecke und den Bahnhöfen sowohl in der Richtung nach Plochingen als nach Ludwigsburg sind die Lage und die Anordnung des

1. Trennung des Personen- und Güterverkehrs, möglichstste Unabhängigkeit der Rangierfahrten von dem Zuglauf.

2. Anordnung und Bemessung aller Anlagen für den Personen- und Güterverkehr in der Art, daß die



Ansicht der Torhäuschen von innen.



Ansicht des letzten Hofes mit Wasserbecken. Architekt: Dir. Prof. K. Hoffacker in Karlsruhe.

Nachklänge von Ausstellungen des Jahres 1906. Jubiläums-Ausstellung für Kunst und Kunstgewerbe in Karlsruhe 1906.

künftigen Hauptbahnhofes Stuttgart, weshalb zunächst die Frage des Umbaues dieses Bahnhofes zu erörtern ist.

Der Bearbeitung des Entwurfes für diesen Bahnhof sind folgende Gesichtspunkte zugrunde gelegt worden:

Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse auch nach der vollständigen Ueberbauung des Stuttgarter Tales und der anstoßenden Hänge und Höhen, soweit sich dies heute beurteilen läßt, als gesichert erscheint. Der künftige Hauptbahnhof soll daher so groß als möglich angelegt, die Abmessungen der meisten zurzeit

bestehenden, gerade noch ausreichenden baulichen Einrichtungen sollen beim Umbau so erhöht werden, daß diese im Laufe der Zeit im Bedürfnisfalle das Doppelte gegen bisher zu leisten vermögen.

3. Möglichste Trennung des Fern-(Durchgangs-)Verkehres vom Nahverkehr sowohl in den einmündenden freien Strecken der Hauptbahn als auch im inneren Bahnhof durch Bereitstellung besonderer Gleise für den Nahverkehr.

4. Erleichterung der Hinterstellung, Rangierung und Bereitstellung der Personenzüge durch Anordnung ausreichender Betriebs-(Abstell-)Bahnhöfe für den Nah- und den Fernverkehr in nicht zu großer Entfernung von den Hallen und in solcher Verbindung mit den Hallengleisen, daß die Einstellung und Abführung der Züge möglichst ohne Kreuzung der Einfahrgleise erfolgen kann.

5. Uebersichtlichkeit der Ein- und Ausfahrgleise, leichte Orientierung der Reisenden.

6. Befreiung der Personenbahnsteige vom Post-, Gepäck- und Expreßgutverkehr, Schaffung besonderer baulicher Anlagen für diese Geschäfte.

7. Anlage des Güterbahnhofes mit Trennung des Stückgut- und des Wagenladungs-Verkehres, Rangierung der Wagen für den Freiladebahnhof und den Stückgut-Verkehr möglichst unabhängig voneinander, wie auch von dem Personenzugdienst und ohne Inanspruchnahme der Personenzuggleise, Abfertigung von ausschließlich mit Stückgütern beladenen Zügen von den Gütergleisen aus.

8. Vereinigung des gesamten Stückgüter-Verkehres (Fracht-, Eil-, Zollgut-Verkehres) an einer Stelle, Vermeidung einer räumlichen Trennung der für diesen Verkehr erforderlichen baulichen Einrichtungen.

9. Vereinigung des gesamten Wagenladungs-Verkehres auf einem Platz.

10. Herstellung leistungsfähiger Verbindungsgleise zwischen dem Hauptbahnhof und der Lokomotiv-Station.

11. Einrichtung einer besonderen Bahnpost-Anlage, womöglich in der Weise, daß die Abstellung der ankommenden und die Einstellung der abgehenden Postwagen ohne nennenswerte Störung des Zuglaufes erfolgen kann.

12. Herstellung ausreichender Verladeplätze und bequemer Zufahrten zu den Schuppen und dem Freiladebahnhof mit möglichst geringen Steigungen.

13. Gefahrlose, nicht zu schwierige Durchführung des Bahnhofumbaus mit möglichster Vermeidung von Betriebserschwerungen und teuren provisorischen Bauten, sowie mit Ermöglichung eines allmählichen schrittweisen Vorgehens beim Umbau.

Die wichtigste und für den gesamten Plan grundlegende Frage war nun diejenige: Beibehaltung der

jetzigen Kopfform des Stuttgarter Haupt-Bahnhofes oder Umgestaltung zu einem Durchgangs-Bahnhof. Die Denkschrift kommt zu dem Ergebnis, daß die Umgestaltung zu einem Durchgangsbahnhof bei den eigenartigen Geländeverhältnissen von Stuttgart und der Gestaltung des württembergischen Eisenbahnnetzes weder Vorteile für den Betriebsdienst bringe, noch der Einwohnerschaft von Stuttgart oder den Reisenden überhaupt Vorteile verschaffe. Stuttgart ist der ausgesprochene Verkehrsmittelpunkt des Landes. Etwa 94,3 % aller Reisenden steigen dort aus, nur 5,7 % fahren durch. Von 152 Zügen, die jetzt in Stuttgart einlaufen, fahren nur 27 mit einem Aufenthalt von 4—10, weitere 10 mit 10 bis 15 Min. Aufenthalt durch. Für die Züge der Rems-Bahn, Murrbahn, Oberneckarbahn, Gäubahn und der Schwarzwaldbahn ist Stuttgart i. d. R. der Endpunkt, und hieran würde auch ein Durchgangsbahnhof nicht viel ändern. Ein betriebstechnischer Nachteil aus dem Lokomotivwechsel und der Umkehrung der Züge in der Kopfstation ist in Stuttgart und den anschließenden Bahnstrecken bisher nicht empfunden worden. Eine Zugbeschleunigung gegenüber dem Kopfbahnhofe, die für durchgehende Schnellzüge ja von Wichtigkeit wäre, ist aber auch bei Verzicht auf Lokomotivwechsel bei einem Durchgangsbahnhofe nicht zu erreichen, denn dieser Wechsel beansprucht nur 2—3 Min., während Ein- und Aussteigen, Gepäckumladung, Revision bei gewöhnlichen Schnellzügen nicht unter 5 Min. zu erledigen sind. Es würde also mit der Verlegung des Lokomotivwechsels nach einer anderen Station nichts erreicht, während sich ein solcher in Stuttgart bisher als zweckmäßig für die wirtschaftliche Ausnutzung der Lokomotiven gezeigt hat.

Bietet also der Durchgangs-Bahnhof keine besonderen Vorteile, so hat er anderseits große Nachteile im Gefolge. Zunächst die Schwierigkeit und Kostspieligkeit der Ausführung (große Tunnelanlagen unter dem Kriegsberg), die weite Hinausschiebung von etwa 700 m gegen die jetzige Lage, und die Notwendigkeit, den Bahnhof 6 m zu heben oder ebenso tief einzuschneiden, um ihn überhaupt ausführen zu können, da eine Niveau-Kreuzung der alten Gleise mit den neu anzulegenden mit Rücksicht auf die möglichst unge störte Aufrechterhaltung des Betriebes im alten Bahnhof bis zur Fertigstellung des neuen ausgeschlossen ist. Bei den örtlichen Verhältnissen ist nur die letztere Lösung möglich, alle Reisenden müßten aber auch dann einen Höhenunterschied von 6 m zum Bahnhof überwinden. Dieser Uebelstand und die aus der tiefen Lage sich auch sonst ergebenden Betriebs-Schwierigkeiten, denen besondere Vorteile nicht gegenüberstehen, haben die Generaldirektion veranlaßt, an der Kopfform auch für den neuen Bahnhof festzuhalten. —

(Fortsetzung folgt.)

Nachklänge von Ausstellungen des Jahres 1906.

(Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen und Pläne S. 137, 140 und 141.)

Zwei Ausstellungen des Jahres 1906 seien an dieser Stelle noch kurz gestreift, weil an sie einige Erörterungen allgemeiner Charakters geknüpft werden können. Die „Jubiläums-Ausstellung für Kunst und Kunstgewerbe Karlsruhe 1906“, die von der Künstlerschaft Karlsruhes und dem „Badischen Kunstgewerbe-Verein“ aus Anlaß des goldenen Ehejubiläums des großherzoglichen Paares und des 80. Geburtstages des Großherzogs Friedrich veranstaltet worden war, bot das Bild einer an menschlichem Maßstabe gemessenen Veranstaltung, d. h. Umfang und Anordnung nahmen Rücksicht auf die physischen Fähigkeiten des Ausstellungsbesuchers. Sie war angeordnet in dem von Weinbrenner herrührenden markgräflichen Palais am Rondell-Platz, sowie in einer Gruppe vorübergehender Ausstellungsbauten, die nach den Entwürfen des Architekten Dir. Karl Hoffacker in Karlsruhe im Park des genannten Palais mit dem Haupteingange vom Bahnhof-Vorplatze errichtet wurde. Dieser Gruppe gelten unsere Abbildungen. Der Hauptwert ihrer glücklichen Erscheinung bestand darin, daß sie freie und bedeckte Räume schuf, die in ihren Größenverhältnissen sich dem Gesamt-Umfang der Ausstellung so anschlossen, daß die Ausstellung an keiner Stelle den Eindruck der räumlichen oder sach-

lichen Unzulänglichkeit machte, sondern stets ein geschlossenes, harmonisches Bild darbot, an das man mit keinem anderen Maßstabe als dem der Leistungsfähigkeit des Landes herantrat. Durch zwei kleine Torbauten mit Kassen gelangte der Besucher zunächst in einen architektonisch geordneten und mit strengen Gartenanlagen geschmückten Vorhof, der sich kurz hinter dem Eingang mit symmetrischen polygonal abgeschlossenen Ausbauten erweiterte, von dem unsere Bildbeilage eine Anschauung gewährt. Nach dem Betreten der Innenräume und nach Durchschreiten einiger eigenartig gestalteten Säle gelangte man in ein Gartenzimmer und darauf in ein Speisezimmer, von welchen aus sich ein Blick in eine neue, architektonisch geordnete Gartenanlage öffnete. Sie zeigte in der Achse eine Art Apside, zu beiden Seiten eine Nischenanlage, in der Mitte vertiefte Rasenflächen. Ein weiterer offener Hofraum war der achteckige Hof, um welchen sich eine Reihe Einzelräume lagerte, und am Schluß dieser Gruppe folgte eine Anlage mit offenem Wasserbecken, welches in die Arkaden des Restaurationshofes überging. Das ruhende und das lebendige Wasser waren auch in den anderen offenen Höfen zu reizvollster Mitwirkung bei der künstlerischen Gestaltung herangezogen. Diese Anlagen waren ausgestattet mit Werken der

Bildnerei und der Kunsttöpferei. Auch die dekorative Malerei war mit guter Wirkung einbezogen. Im ganzen war in der Anlage dieser Ausstellung etwas geboten, dessen Grundzüge für kleinere Ausstellungen anregend und vorbildlich sein könnten. —

Eine andere Ausstellung gibt von anderen Gesichtspunkten aus Anlaß zu kurzer Erwähnung: die „Deutsch-Böhmische Ausstellung in Reichenberg 1906“. Sie war als ein nationales Kampfmittel gedacht und sollte die Größe deutscher Kulturarbeit in Böhmen darstellen. Eine geschickte Wahl des Geländes unterstützte wesentlich die im ganzen eindrucksvolle Wirkung der Ausstellung. Es war ein Wald- und Wiesengelände zu beiden Seiten einer Höhenstraße des mit einer herrlichen Umgebung gesegneten österreichischen Manchester. Das Gelände besaß, abgesehen von dem freien landschaftlichen Umblick, noch dadurch Vorzüge besonderer Art, daß es sich oberhalb des Staubeckens einer Talsperre, der Sperre des Harzdorfer Baches, befand und so auch der Vorzüge des Wassers sich erfreute. Die Gelände-Verhältnisse an sich — ein starkes Abfallen gegen die Talsperre — erschwerten die Gesamtanlage sehr, wenngleich wir glauben, daß auch unter diesen Verhältnissen noch eine Anlage möglich gewesen wäre, die dem Be-

sucher einen vollen und großen Eindruck unmittelbarer geboten hätte. Denn die Verlegung des Hauptgebäudes, dessen eigenartige Grundform Beachtung verdient, auf eine Querachse und der Versuch, zwischen ihm und dem Staubecken eine Beziehung herzustellen, mußten an dem stark abfallenden Gelände und der dadurch hervorgerufenen Unübersichtlichkeit des Ganzen von unten aus scheitern. Auch wenn der Haupteingang zur Ausstellung nicht an der Stelle gelegen hätte, die sich aus den Beziehungen zur Stadt als die natürlichere ergab, wenn er etwa an den unteren, das Staubecken begleitenden Promenadenweg hätte verlegt werden können, wäre die gewählte Achsenbeziehung nicht zu ihrem Recht gekommen, es sei denn, daß man die Mittel gehabt hätte, eine breite monumentale Treppenanlage von einer unteren Platz-Anlage zu einer oberen vor dem Hauptgebäude zu schaffen. So aber, wie Haupteingang und Anordnung der Hauptgebäude in Beziehung zu einander gebracht waren, entsprachen sie nicht der unmittelbaren Gewinnung eines großen Eindruckes. Zu bedauern war daneben, daß die sehr beachtenswerte Baukunst, die Reichenberg selbst besitzt, bei den Hauptgebäuden fast gar nicht zur Verwendung gelangte und nur in einigen wohl gelungenen Nebengebäuden zum Ausdruck kam. —

Welche Wege sind einzuschlagen, damit bei Ingenieurbauten ästhetische Rücksichten in höherem Grade als bisher zur Geltung kommen?*)

II. Vortrag des Hrn. Reg.-Bmstr. Göller, gehalten am 19. Nov. 1906 im Arch.- u. Ing.-Verein zu Frankfurt a. M.**)

Als ein erfreuliches Zeichen unseres modernen Kulturlebens wird vom Redner das wachsende Bestreben betont, auch den Gegenständen für den praktischen Gebrauch wohlgefällige Formen zu geben und das Bedürfnis nach Schönheit nicht mehr auf das Gebiet der abstrakten Kunst zu beschränken. Trotz unverkennbarer Steigerung des Schönheitsbedürfnisses bei dem mächtigen Aufschwung unserer Technik fällt der Mangel solcher Bestrebungen bei dem großen Durchschnitt unserer Ingenieurerwerke auf als ein Uebelstand, dessen Beseitigung der „Verband Deutscher Arch.- u. Ing.-Vereine“ in Erfüllung eines längst gefühlten Bedürfnisses anstrebt. Besitzen wir auch heute schon eine Menge trefflicher Beispiele künstlerisch vollendeter Werke der Technik, so ist doch das Gesamtbild der kleineren und mittleren Werke des Ingenieur-Bauwesens noch wenig erfreulich, weil zu wenig Wert auf die Formen-Behandlung gelegt ist und es an Lust und Verständnis für eine ästhetisch befriedigende Ausbildung fehlt. Es erklärt sich dies aus dem veralteten Standpunkt, als seien Ingenieurerwerke nur als reine Nützlichkeits-Bauten anzusehen, die das Suchen schöner Linien entbehren können, desgleichen jeden Schmuck als eine unnötige Verschwendung. Dieses Festhalten am nackten Zweckmäßigkeits-Standpunkt war verhängnisvoll für den Ingenieurbau des vorigen Jahrhunderts und hat seine künstlerische Entwicklung gehemmt. Charakteristisch dafür ist ein Ausspruch des Erbauers der Forth-Brücke bei Edinburgh, Baker, den er zu Beginn der neunziger Jahre als neuer Präsident der Londoner Institution of Civil Engineers tat, indem er die absolut zweckliche Form als einzige Richtschnur pries und die ästhetische Kritik als des Verständnisses für die Zwecke dieser Bauten völlig bar erklärte. „Der Techniker forme seine Konstruktionen nach dem wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Bedürfnis, der Aesthetiker müsse dafür allmählich den Beurteilungs-Maßstab zu gewinnen suchen.“ Die Forth-Brücke muß als typisches Beispiel idealer Zweckmäßigkeitsform gelten, die freilich unsere Zeit, trotzdem sie gelernt hat, die Aesthetik der Zweckmäßigkeit im Sinne Baker's zu ihrem Rechte kommen zu lassen, schwerlich als schön bezeichnet. Heute ist die krasse Zweckmäßigkeitsform, die dem deutschen Ingenieur nie geläufig war, ziemlich allgemein verlassen.

Leider trat dabei oft an Stelle der englischen Anschauung das größere Uebel der Dekorationswut. Man überhäufte unsere Ingenieurbauten mit kleinlichem Beiwerk, und der ganze in der Architektur für unentbehrlich errichtete Apparat historischer Stile, vornehmlich der Renaissance-Architektur, vom Sockel bis zum Kranzgesims wurde den Ingenieurbauten ohne organische Einfügung in das Gesamtbild angehängt, aber neben Abschwächung der ästhetischen Wirkung. Unbedenklich geschah dies nicht allein beim Steinbau, nein, man zwängte auch das Eisen in historische Formen, es mißbrauchend als Surrogat des Steines ohne Suchen nach neuen geeigneteren Formen. Man denke über die als „Moderne“ bezeichnete Archi-

tekturrichtung, wie man will, die historischen Baustile dürften, abgesehen von richtig benutzten geschichtlichen Anklängen, wie bei den Rheinbauten von Worms, Mainz und Bonn, bei Ingenieurbauten unschwer entbehrt werden können unter Fortfall des alten, nie organisch mit ihm verbundenen Ballastes. Bei den genannten Ausnahmen ist der kraftvolle romanische Stil mit dem Bedürfnis der Ingenieurbauten in erfreulicher Weise in Einklang gebracht, bei vielen anderen hat sich die verständnislose Anwendung reicher italienischer Renaissance als unvereinbar mit der angestrebten Wirkung erwiesen.

Je mehr die Ingenieur-Bauten von falsch verstandenen architektonischem Beiwerk befreit werden, desto mehr werden das Verständnis für die Schönheit der ruhig verlaufenden großen Linien und der Sinn für den Reiz reiner Konstruktionsformen gefördert und Raum gewonnen für neue Konstruktions- und materialgemäße Kunst-Formen, die mit dem Ingenieur-Werk geboren werden. Kein Gebiet des Bauwesens wirkt wie der Ingenieurbau so mächtig schon in den rohen Massen. Um so größerer Wert ist daher auf die Gruppierung dieser Massen, auf die Umrißlinie zu legen. Um so bedauerlicher ist es dann aber auch, wenn durch ein Zuviel an architektonischen Zutaten der durch die Mächtigkeit der Verhältnisse geschaffene große ästhetische Eindruck wieder abgeschwächt wird, wie dies unstreitig bei der 1902 erbauten Straßenbrücke bei Luxemburg der Fall ist, bei welcher der zweiteilige Bogen von 72^m Spannweite auf der nicht architektonisch behandelten Innenseite mächtiger wirkt, als die reiche Außenseite. Als Gegenbeispiel und Beleg dafür, mit wie wenig Mitteln oft ein hervorragender ästhetischer Eindruck gewonnen werden kann, führt Redner die neuen Isar-Brücken in München und in erster Linie die von Theodor Fischer erbaute Max Josef-Brücke an, eine flachgewölbte Steinbrücke mit 3 Gelenken, die Gewölbezwickel aufgelöst in schlichte Bogenreihen ohne jede Profilierung, kein einziges Gesims an der ganzen Brücke, nur wenig Bildwerk auf der sonst anspruchslosen Brüstung, und doch die mächtige Wirkung, die lediglich nur der Konstruktionsform und dem Material entspringt.

Von größter Wichtigkeit für die Wirkung der Ingenieur-Werke ist das richtige Einpassen derselben in den Rahmen des Stadtbildes und der Landschaft. Die Mangelhaftigkeit dieser Kunst wird besonders veranschaulicht durch häßliche Gitterträger der früheren Zeit. Besonders schwer paßt sich ein neues Bauwerk an, wo es gilt, Ersatz für eine alte historische Brücke und dergl. zu schaffen, unter Berücksichtigung der Forderungen weiterer Verhältnisse, ohne Störung des gewohnten Gesamtbildes und mit Ueberwindung behördlicher Schwierigkeiten. Beispiele musterhafter Lösungen sind die neue Rheinbrücke in Basel, die geplante neue Augustusbrücke in Dresden und der Umbau der alten Brücke zu Regensburg, falls die Regierung Massivbau wählt. Auch die jüngsten Brücken der Albula-Bahn dürften in dieser Hinsicht als mustergültig zu bezeichnen sein. Wenn auch stets eine statische Unrichtigkeit störend wirkt, so ist damit noch nicht das Gegenteil erwiesen, denn die Mathematik ist häufig in Geschmacksfragen eine unzureichende Lehrerin. Die Ingenieure haben für solche Fälle gelernt,

*) Man vergleiche auch den Aufsatz: „Die künstlerischen Beziehungen der Architektur zur Ingenieurwissenschaft“ im Jahrg. 1893, S. 284 ff. der Deutsch. Bauztg.

**) Vergl. I. in Nr. 12 der Deutsch. Bauztg.

die Rechnung den Gesetzen der Aesthetik unterzuordnen. Göller erinnert dabei an den Schwedler-Träger, einst mit Vorliebe bei Eisenbahnbrücken verwendet, heute gerne vermieden. Auch bei dem Bau flachgewölbter Steinbrücken nach dem Freigelenksystem erscheinen auf Grund der Rechnungen Gewölbeformen, an die sich das Auge schwer gewöhnt. Man gibt dabei der ästhetischen Rücksicht dadurch nach, daß man wenigstens an den Gewölbe-Stirnen die bauchige Form in der Rückenlinie etwas abschwächt. An verschiedenen Beispielen zeigt der Vortrag, von einer reichen Ausstellung von Photographien usw. unterstützt, wie zum mindesten die Zweckmäßigkeit und statisch richtige Form allein nicht genügt, um einen befriedigenden Gesamt-Eindruck zu erreichen. Es ist dabei erforderlich, daß das statische Gesetz, dessen Ergebnis die geplante Form ist, dem Auge nicht verborgen liegt, bzw. daß eine gewisse Gemeinverständlichkeit der Kraftwirkung (z. B. beim Bogen) vorhanden ist.

Das Verlangen nach Wahrheit ist bei der Ingenieur-Baukunst das gleiche wie bei der Architektur. Bei beiden verlangen Konstruktionsweise und Material individuelle Behandlung im äußeren Ausdruck. Man hat aufgehört, Eisen und selbst Beton als Ersatzmittel im Bauwesen aufzufassen, die hohe stilbildende Kraft dieser Materialien erkannt und nach neuen geeigneteren Formen für dieselben gesucht. Als gute Beispiele führt Redner die Eisen-Konstruktion der Berliner Hochbahn und die neuen Entwürfe für die Ausgestaltung einer Schwebebahn daselbst von Bruno Möhring an; als reine Beton-Konstruktionen sind eine Reihe von Straßen-Unterführungen unter dem Kölner Güterbahnhof beachtenswert, als charakteristische Form für Eisenbeton die Isarbrücke bei Grünwald.

Weiterhin erörtert Redner, ob größere architektonische Aufbauten als Begrenzung einer Hauptöffnung oder an sonst hervorragender Stelle im Bauwerk als berechtigt anzukennen sind, die man besonders bei der Wormser Rheinbrücke beanstandet. Redner hält sie hier bei der

Nibelungenstadt im Hinblick auf die alten vorbildlichen Stadttore für zulässig. Er hält solche Aufbauten da für berechtigt, wo die Konstruktion die Fahrbahn überragt. Die Aufbauten rivalisieren hier ja nicht mit der Eisenkonstruktion wie bei der Nordostseekanal-Brücke bei Gröndal.

Freuen wir uns, daß bedeutende Künstler wirksame Ausdrucksformen für die künstlerische Gestaltung von Ingenieurbauten gefunden und mit geringem Aufwand hohe ästhetische Wirkungen erzielt haben. Allerdings sind die neuen Wahrheiten noch nicht hineingetragen in die breiten Schichten der entwerfenden Ingenieure; es wird der ästhetischen Behandlung namentlich der kleinen Ingenieurbauten noch zu wenig Bedeutung beigemessen. Ist aber auch nicht zu verlangen, daß die Ingenieure auf den technischen Hochschulen zu Künstlern ausgebildet werden, so sollte doch durch Veranschaulichung guter und schlechter Beispiele der Sinn für dieses Gebiet mehr geweckt und die Freude am Schönen beim Ingenieur-Studium mehr gepflegt werden durch eine gesunde Bauformenlehre, die nicht bei Antike und Renaissance stehen bleibt. Architekten und Ingenieure müssen auf eine Mustersammlung brauchbarer, praktischer Entwürfe gemeinsam hinarbeiten, namentlich auch brauchbar für die kleinen Werke, und die Architekten selbst müssen dieses Gebiet mehr als bisher pflegen und den Ingenieuren tunlichst die Hand reichen.

Aber auch an die Behörden, von denen die Aufgaben dafür bei Regierungsbauten ausgehen, ist die Frage der Abgeordneten-Versammlung gerichtet, da ihnen der Einfluß auf die fußpolizeilichen und andere mit sprechende Gebiete zusteht. Erschöpfender die Antwort auf die gestellte Frage vorzuschlagen, hält Redner nicht für seine Aufgabe, sondern diejenige einer Spezialkommission, welche sich damit zu beschäftigen haben wird.

Er schließt mit dem Wunsch, daß die von der Abgeordneten-Versammlung gegebene Anregung ein ersprießliches Ergebnis zeitigen möge zur Hebung der Ingenieur-Baukunst und der Kunst unserer Zeit überhaupt. — Gstr.

Vermischtes.

Die Architektur-Abteilung der Großen Berliner Kunst-Ausstellung 1907 wird voraussichtlich ein bedeutendes Bild zeigen, da zu der bisherigen Ausstellung der Privat-Architektur noch eine Ausstellung der Bauabt. des kgl. preuß. Ministeriums der öffentlichen Arbeiten treten wird. Beide Ausstellungen werden rechts und links von dem hintersten großen Saale für Bildhauerei ihre Stätte finden, die Privat-Architektur in den bisherigen dorischen Räumen, zu denen noch ein Raum mit einer Sonder-Ausstellung des Hrn. Brt. Heinrich Seeling in Berlin, sowie ein Vorraum treten, die Ausstellung des Ministeriums in der entsprechenden Saalfucht links jenes großen Saales. Dieser Saal erfährt eine Umgestaltung nach den Entwürfen des Hrn. Prof. Bruno Möhring in Berlin.

Für die Ausstellung der Privat-Architektur sind die Einladungen zur Versendung gekommen. Sie steht in diesem Jahre nicht im Zusammenhang mit der kunstgewerblichen Abteilung. Für die Architektur-Abteilung kommen daher nur in Frage: Darstellungen ausgeführter Bauten, Entwürfe aus Wettbewerben, Ideal- und Aufnahme-Skizzen, Entwürfe für die Innen-Ausstattung von Räumen, Zeichnungen zur Wiederherstellung historischer Baudenkmale, alle möglichst in schaubildlicher Darstellung, Studien, dekorative Einzelheiten usw. Photographische Abbildungen ausgeführter Bauten sollen nur bei künstlerischer Ausführung der Photographie und im Ausnahmefalle zugelassen werden. Alle Anmeldungen sind an Hrn. Architekten P. Jürgensen in Charlottenburg, Schillerstraße 104, zu senden, während Auskünfte von Hrn. kgl. Brt. Paul Graf in Steglitz, Albrechtstr. 113, zu erhalten sind. Die Werke selbst sind zwischen dem 18. und 28. März einzuliefern. —

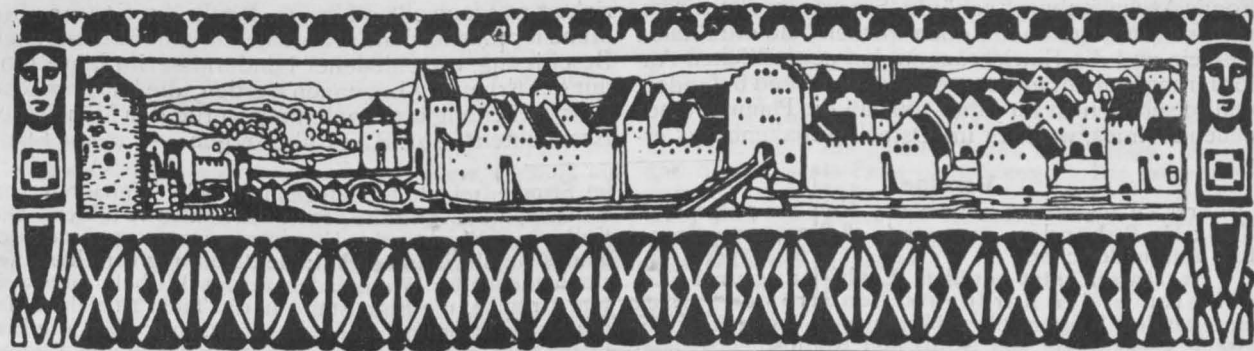
Der achte internationale Architekten-Kongreß, der unter dem Protektorat des Kaisers Franz Josef steht, wird vom 18. bis 24. Mai 1908 in Wien abgehalten. Die Einladung erfolgt durch die drei größten Wiener Architekten-Körperschaften (Architektenklub der Genossenschaft der bildenden Künstler Wiens, Gesellschaft Oesterreichischer Architekten und Oesterreichischer Ingenieur- und Architektenverein). Das österreichische Komitee erhielt das Recht, sich auf 11 Mitglieder zu verstärken, und wählte Ob.-Brt. Otto Wagner zum Präsidenten, die Ob.-Brte. Alexander v. Wilemans und Hermann Helmer zu Vize-Präsidenten, Arch. Franz Freih. v. Krauß zum 1. Schriftführer und Bauinsp. Hans Peschl zum 2. Schriftführer und Kasseverwalter. Außerdem wurden Brt. Breßler als Ausstellungs-Architekt der Kaiserjubiläums-Ausstellung und als Vertreter der Presse Dr. Bausenwein und Edgar von Spiegl zugezogen. Dem Repräsentations-Komitee

gehören an die Hrn.: v. Förster, Helmer, v. Krauß, Wagner und v. Wilemans; dem Finanz-Komitee: von Gotthilf, Koch, Peschl und von Wilemans; dem Korrespondenz- und Auskunfts-Komitee: Bach, v. Feldegg, v. Krauß, Peschl und Wurm; dem Fragen-Komitee: Bauer, v. Förster, König, Simony, Wagner und Wurm; dem Ausstellungs-Komitee: Baumann, Breßler, Hoffmann, Kammerer, C. Mayreder und Pecha; dem Besichtigungs- und Reise-Komitee: Deininger, v. Gotthilf, Helmer, Hoffmann und Weber, und dem Damen-Komitee: Kammerer, v. Krauß, Oerley, Pecha und Wagner. Das Ehren-Präsidium übernahmen: Fürst Johann von und zu Liechtenstein, Prinz Philipp von Koburg, Kardinal Fürsterzbischof Dr. Gruscha, Landmarschall Prinz Liechtenstein, Erster Obersthofmeister G. d. K. Fürst Liechtenstein, Adolf Fürst Schwarzenberg, Präsident des Herrenhauses Alfred Fürst Windisch-Graetz, Zweiter Obersthofmeister Fürst Montenuovo, Oberstkämmerer Freiherr v. Gudenus, Minister-Präsident Dr. Freiherr v. Beck, die Geheimen Räte Freiherr v. Helfert und Graf Hans Wilczek sen., Statthalter Graf Kielmansegg, Generaldirektor der Privat- und Familienfonds Freiherr von Chertek, Geheimer Rat Graf Karl Lanckoronski, Kabinettsdirektor Ritter v. Schießl, die Minister: Dr. Ritter v. Korytowski, Dr. Freiherr von Bienenroth, Dr. Marchet, Dr. Forscht und Dr. Edler von Derschatta, Weihbischof Dr. Marschall und Bürgermeister Dr. Lueger. Die Kongreß-Öffnung soll in den Zeremonien-Sälen der Hofburg, ein Rout in der Jubiläumsausstellung im Künstlerhause stattfinden. Auch wird eine Baukunst-Ausstellung veranstaltet werden. Es ist geplant, einige die bildende Kunst betreffende Fragen an alle künstlerisch veranlagten Architekten der Welt zu senden und Leitsätze von internationaler Gültigkeit schon vor dem Kongress zu gewinnen. Um diesen Leitsätzen praktische Geltung zu verschaffen, ist beabsichtigt, im Wege des Ministeriums des Aeußeren alle Kulturstaaten aufzufordern, Regierungs-Vertreter zum Kongreß zu entsenden. Der Kongreß hat eine rein künstlerische Tendenz. —

Inhalt: Die geplante Umgestaltung der Stuttgarter Eisenbahn-Anlagen. — Nachklänge von Ausstellungen des Jahres 1906. — Welche Wege sind einzuschlagen, damit bei Ingenieurbauten ästhetische Rücksichten in höherem Grade als bisher zur Geltung kommen? II. — Vermischtes. —

Hierzu eine Bildbeilage: Bauten der Jubiläums-, Kunst- und Kunstgewerbe-Ausstellung in Karlsruhe.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachf., P. M. Weber, Berlin.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLI. JAHRGANG. NO. 21. BERLIN, DEN 13. MÄRZ 1907.

Die „Höhere weibliche Bildungsanstalt“ in Aschaffenburg.

Architekt: Ob.-Brt. Ludw. Stempel unter Mitarbeit der Architekten Gebr. Rank in München.



Aschaffenburg, die Hauptstadt des ehemaligen Fürstentums gleichen Namens, „einst eine derglänzendsten und reichsten Perlen an der Inful des Mainzer Erzbischofs“, jetzt die zweitgrößte Stadt des bayerischen Kreises Unterfranken, liegt am rechten Ufer des Mains auf einer reizenden Anhöhe, eingebettet zwischen das bis zur

„Bergstraße“ sich dehnde Waldgebiet und die schützenden Berge des Spessarts. Die Geschichte Aschaffenburgs reicht bis in die Frühzeit hinauf. An der Gabelung der via asinina (Eselsweg) und der Hanauer Heerstraße legten römische Legionen ein Castrum an, das die Alemannen eroberten und später die Franken besiedelten. Im Jahre 974 dringt „aschafaburg“ aus dem Dunkel der Geschichte heraus; Herzog Otto I. von Alemannien und Bayern baute hier eine Kirche zu Ehren der hl. Märtyrer Petrus und Alexander, und gründete unter reicher Gewährung von Mitteln das „Kollegiatstift“, aus dem sich im Laufe der Zeiten die „Höhere weibliche Bildungsanstalt“ entwickelte. Das zum Stift gehörige Gebiet kam nach Otto's Tod an das Erzstift Mainz, bei dem es bis zum Jahre 1802 verblieb. Das Kollegiatstift, eine Bildungsstätte für die Jugend, wurde dann 1803 nach einer

sehr ruhmvollen, aber auch bewegten Vergangenheit, zugleich mit dem nunmehrigen Fürstentum Aschaffenburg und anderen Gebieten dem entthronten Kurfürsten von Mainz, Karl Theodor von Dalberg, zugesprochen, der die beträchtlichen Einkünfte des Stiftes jedoch nicht für seine Tasche, sondern rühmlicherweise zur Gründung eines „allgemeinen Schul- und Studien-Fonds“ verwendete (1808). Die Mittel dieser Stiftung reichten nicht nur zur Unterhaltung einer Universität (1808—1814), sie ermöglichten auch, den übrigen Lehranstalten belangreiche Unterstützungen auszuwerfen. Lyceum, Gymnasium, Studien-Seminar, Realschule, Musikschule, die Volksschulen, Institute und Studierende bezogen und beziehen aus dieser Stiftung Zuschüsse, und besonders das Aschaffener Lyceum schöpfte aus ihr seine vollen Ausgaben. Aber auch letzteres verfiel im Jahre 1873 der Auflösung, und als sodann die kgl. Staatsregierung (seit 1814 ist Aschaffenburg bayerisch) daran ging, der Stadt für diesen Ausfall gerechten Ersatz zu bieten, entschloß sie sich zur Errichtung einer höheren weiblichen Bildungsanstalt, umfassend eine höhere Töchter-, zugleich Präparanden-Schule und hieran sich anschließend ein Lehrerinnen-Seminar in Verbindung mit einem Pensionate. Denn diese Art Bildungsstätte entsprach schon damals einem dringenden Bedürfnisse. Zugleich wurde bestimmt, daß die Anstalt ihre Mittel aus den „allgemeinen Schul- und Studien-



Fonds Aschaffenburg“ schöpfe. Sie war im alten Stifts-Gebäude untergebracht, doch wurden bald die Räume zu klein und die Einrichtungen den neuzeitlichen Anforderungen nicht mehr zweckentsprechend befunden, und so schritt man im Jahre 1901 an die Planung eines neuen Heimes, welches im Osten Aschaffenburgs er-

richtet werden sollte. Hr. Ob.-Brt. Ludw. Stempel in München machte den Entwurf hierzu, und so konnten nach Beseitigung verschiedener Hindernisse im Jahre 1905 mit der Erbauung begonnen werden; die künstlerische Durcharbeitung und Bauleitung wurde den Münchener Architekten Gebr. Rank übertragen. — (Schluß folgt.)

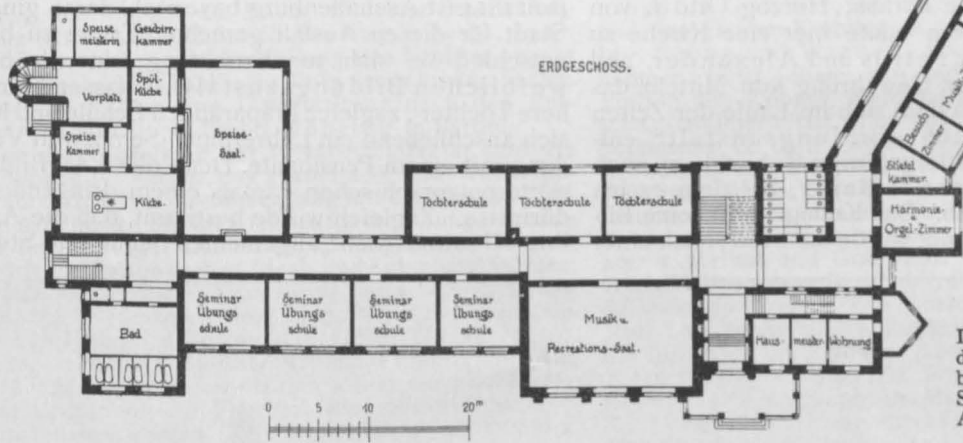
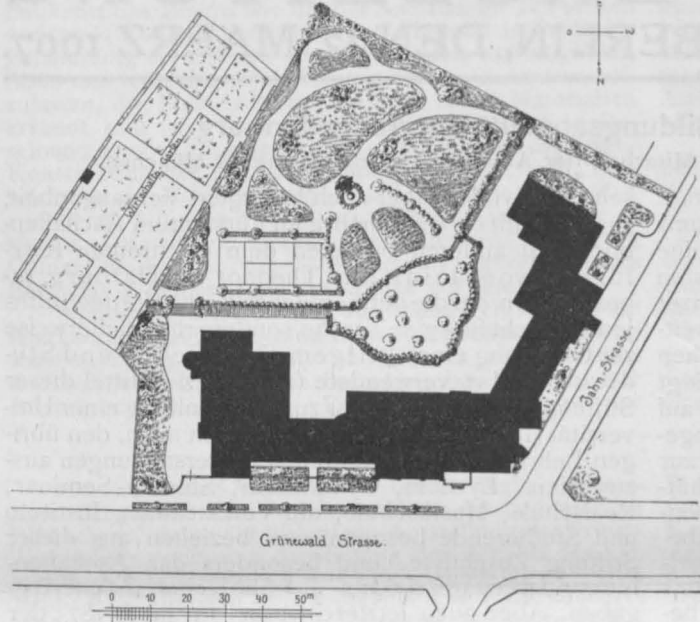
Vereine.

Arch.- u. Ing.-Verein zu Hamburg. Vers. am 7. Dez. 1906. Vors.: Hr. Bubendey, anwesend: 58 Personen, aufgen.: Ing. Anton Böttcher.

Hr. Hansa trägt vor über „Eisbildung und Eisgefahren in den norddeutschen Strömen“. Nach einleitenden Worten über klimatische und meteorologische Verhältnisse von Nord- und Nordostdeutschland bespricht der Vortragende die nach dem neuesten Stand wissenschaftlicher und empirischer Erforschung bestehen-

im Strome reichlich Gelegenheit, wie Einbauten von Brücken, die Eiskristalle gegen die Sohlen zu führen. Die Kolke in einbuchtenden Ufern weisen meist geringe Strömungs-Geschwindigkeit auf; die Berührung verschiedener rasch fließender Wasserfäden zeitigt Wirbel, eine weitere Ursache, die Eiskristalle in die Tiefe zu ziehen. Ist die Sohle mehr und mehr abgekühlt, so bleiben die Eiskristalle an verschiedenen, in ihr eingebetteten Gegenständen haften, und die Grundeisbildung beginnt. Körniges Grundeis als mechanisches Gemenge entsteht an der Sohle, sobald starke Strömung die Eisbildung beeinflusst, blätteriges dagegen an geschützteren Stellen, wenn die molekularen Kräfte entfaltet werden konnten. Sind diese Eisbildungen so groß geworden, daß ihr geringeres spezifisches Gewicht dem Wasser gegenüber maßgebend wird, so treiben sie auf und bilden die uns bekannten Eisschollen.

Der Vortragende erläutert mit Lichtbildern die Vorgänge von Eisgang, Eisstand und Eisaufbruch in un-



Die „Höhere weibliche Bildungsanstalt“ in Aschaffenburg. Arch.: Ob.-Brt. Ludw. Stempel unter Mitarbeit der Arch. Gebr. Rank, München.

den Erklärungen der Bildung des Grundeises in den Strömen. Der Unterschied in Bildung der Eisdecke bei stehenden und fließenden Gewässern besteht darin, daß bei stehendem Wasser an der Sohle die Schicht von größter Dichtigkeit, also von 4° C. lagert, während die oberen Schichten aufsteigend kälter werden. Die Eisbildung beginnt an der Oberfläche und schreitet nach der Tiefe vor, wobei das schlechte Wärmeleitungsvermögen, sowie die Entwicklung von Erstarrungswärme hindernd einwirken. Bei fließenden Gewässern durchdringen sich die einzelnen Wasserfäden nach allen Richtungen, wodurch eine gleichmäßige Abkühlung des Wassers in allen Teilen erfolgt. Die durch den Einfluß der kalten Luft an der Oberfläche des Wassers entwickelte Kristallisation läßt kleine Eisnadeln entstehen, die bei geringer Strömung den molekularen Kräften zufolge mehr und mehr aneinanderschließen und dadurch sehr bald eine Eisdecke bilden. Bei stärkerer Strömung überwiegt die Stoßkraft, die Eiskristalle werden fortgeführt, die molekularen Kräfte können sich nicht entfalten. Obgleich nun diese Eiskristalle spezifisch leichter als Wasser sind, so gibt es

seren Strömen, zeigt die Verhältnisse an der Elbe, die als Typus für die westlichen Ströme Deutschlands gelten kann, bespricht die Gefahren, die durch Eisstände hervorgebracht werden können. Nachdem Redner weiter die Verhältnisse an dem Pregel und dem Seekanal von Königsberg zur Ostsee, sowie an der Weichselmündung gezeigt hat, geht er schließlich auf die Entwicklung des als Schutzmaßregel in erster Linie in Betracht kommenden Eisbrecherwesens über.

Im Anschluß hieran teilt Hr. Bubendey mit, daß die Sprengungen nur wenig Erfolg hätten und als Schutzmaßregel fast ausschließlich die Eisbrecher in Betracht kämen. —

Münchener (oberbayer.) Arch.- und Ing.-Verein. Die Wochenversammlung vom 17. Januar 1907 brachte einen Vortrag von Prof. Fomm über die Funkentelegraphie, der, mit Experimenten sehr reichlich ausgestattet, ein belehrendes Bild von dieser neuesten Errungenschaft der Ausnutzung der Elektrizität im Dienste der Menschheit und des heute so wichtigen Signal- und Nachrichten-Dienstes vermittelte.

Am 24. Januar 1907 sprach Hr. Ing. Ludwig Zöllner über den Eisenbetonbau, den er nicht nur an einer Reihe von Nutzbauten im eigentlichen Sinne hinsichtlich seiner technischen Eigenschaften und Vorzüge behandelte, sondern auch inbezug auf die Forderung der architektonischen, also künstlerisch-ästhetischen Durchbildung. Der Redner wies an einer reichen Anzahl von Beispielen nach, wie vorzüglich sich diese Technik zur Herstellung großer Räumlichkeiten mit bedeutenden Spannweiten von Decken, Wölbungen usw. eigne und durch die Schlankheit der etwa nötigen Pfeiler, Säulen und Widerlager leicht, sogar zierlich wirke. Als Beispiele führte er unter anderem die neue Isarbrücke bei Grünwald, Bahnüberführungen und andere Bauten an. Als monumentalen Nutzbau hervorragendster Art die neue Münchener Anatomie mit ihrer mächtigen Flachkuppel, dem großen Präpariersaal, die in dem Gebäude vorhandenen Kassettendecken in Betonkonstruktion, wobei überall dem Material seine eigenartige Erscheinung belassen wurde, während man bei einem Kirchenbau in Unterfranken bedauerlicherweise für nötig hielt, Hausteincharakter nachzuahmen, während ein in Paris entstandener Kirchenbau als mißlungen bezeichnet werden muß, indem ein nicht geringer Teil der Innen-Architektur an Holzbauförmlichkeiten mahnt. Der Redner erläuterte an den Brandruinen eines großen Fabrik-Gebäudes die Unzuverlässigkeit und geringe Widerstandskraft der Eisenkonstruktionen gegen Feuer. Der Zuschauerraum des k. Theaters in Bad Kissingen zeigte die Vorteile des Eisenbetons für solche Bauten, dann folgten in Lichtbildern Fabriken, Lagerhäuser, Silos, Wassertürme, ein Hochofen, Kanalbauten usw. Es unterliegt keinem Zweifel, daß den Eisenbetonbauten dort, wo es sich darum handelt, reine Nutzbauten, wie Fabriken u. dergl. herzustellen, eine große Zukunft bevorsteht; auch da, wo es auf die bloße Gliederungswirkung durch große Massen im monumentalen Sinne ankommt, wobei auf plastischen Schmuck Verzicht geleistet wird, ist die Eignung des Eisenbetons nicht in Frage zu stellen. Ob aber in späterer Zeit eine eigentlich ästhetische Wirkung, die heute noch fast ganz auf den einfachen, nüchternen Konstruktionen der Massen beruhende ablösen wird, muß man, wie der Vorsitzende schließlich richtig bemerkte, der Findigkeit der Architekten der Zukunft überlassen. —

Zum Schlusse der Versammlung wurde noch darauf hingewiesen, daß ein neuer Straßenbau-Gesetz-Entwurf, der für die einschlägigen Beamten in Bayern von Wichtigkeit ist, vom Verein in Beratung genommen werden und das gleiche den Bezirksvereinen empfohlen werden wird. —

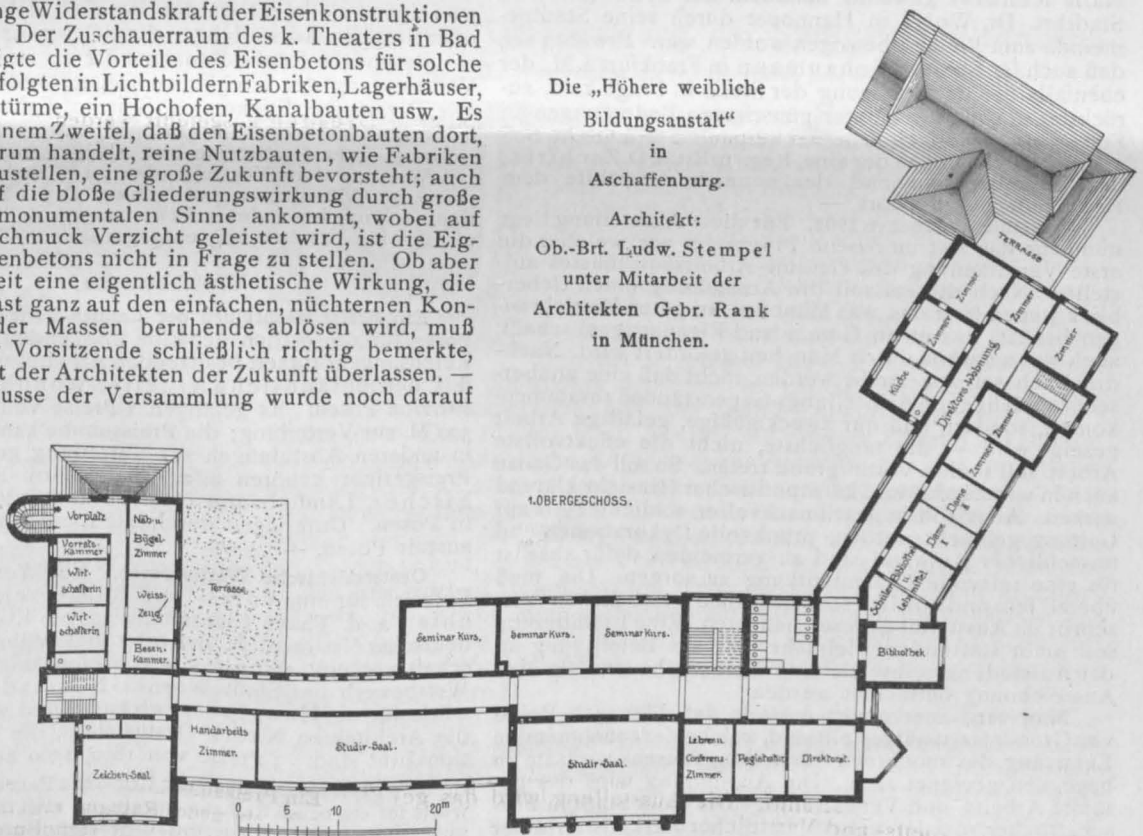
J. K.
In der Deutschen Orient-Gesellschaft hielt am 12. Jan. d. J. Hr. Prof. Dr. Puchstein, Gen.-Sekr. des Kais. Archäologischen Institutes, einen Vortrag mit Lichtbildern über „Orientalische Elemente in der griechischen Architektur“. Seine Worte werden aber wohl im Konzert-Saale der Kgl. Hochschule für Musik den noch entfernter Sitzenden ziemlich unverständlich geblieben sein. Desto deutlicher sprachen die Lichtbilder. Ausgehend von einem assyrischen Feldzeichen und einem durch die Gesellschaft ausgegrabenen Fliesen-Ornament ging Puchstein auf die Voluten ein, die uns in den Schnecken der ionischen Säulen-Kapitelle entgegneten und von deren

Herkunft bisher noch die genügende Erklärung fehlt. Bei der ionischen Säule scheiden sich Basis, Schaft und Kapitell. Der dorischen Säule fehlt die Basis. Aegyptische Stützen bestehen sogar nur aus viereckigen Pfeilern. Die Teilung ist also konstruktiv nicht nötig. In Aegypten wertete man früh die Sumpfpflanzen, Papyrus und Lotos. Man zeichnete die ganze Pflanze mit Stengel stilisiert und dekorativ als Fries ohne Stengel. Die letztere Anordnung ist maßgebend geworden auch für die Griechen. Dazu trat die Palme. In Assyrien bildete man einen zweiten Typus hieraus. Das afrikanische wurde asiatisiert. So entstehen die Palmetten, die wir auf den altgriechischen Vasen sehen. Wir müssen nun denselben Weg von Aegypten nach Syrien über Vorderasien nach Griechenland in gleicher Reihenfolge noch einmal machen. Die Aegypter verwenden ihre Sumpf-Pflanzen auch bei



Die „Höhere weibliche Bildungsanstalt“ in Aschaffenburg.

Architekt:
Ob.-Brt. Ludw. Stempel
unter Mitarbeit der
Architekten Gebr. Rank
in München.



den Säulenformen. Gemalte Säulen gehen auf den Papyrus zurück. Die Phantasie des Malers ging aber über die Natur hinaus und kombinierte verschiedene Blütenformen zu einer Art kompositen Kapitell. Der Schaft ist ein Stengelbündel. Ebenso führt der Steinmetz die Säule plastisch aus. Das Kapitell ist ein Bukett. Auch die Palme mit ihrer Blattkrone wird verwendet. Zu Lotos, Papyrus, Lilie und Palmenbaum gesellen sich Geräte wie die Isis-Klapper. In Asien, Syrien, Babylonien ist von Säulen sehr wenig erhalten. Eine Zeltstütze in Säulenform mit Lilien-Kapitell sehen wir auf der Darstellung der Anbetung des babylonischen Sonnengottes, der unter

einem Baldachin sitzt. Auch die Phönizier holten ihre Vorbilder aus Ägypten. Dieselbe Kelchform finden wir auf assyrischen Vasen und getragen von Fabeltieren. Ein eigenartiges Stück, in Baalbeck gefunden und jetzt wieder hergestellt, zeigt die gleiche Form als Basis. Sie finden wir auch auf einer Darstellung des schmausenden Assyrier-Königs. Ein Fortschritt ist die von Prof. v. Luschan gefundene Form aus einer Hethiterstadt. Sie besteht aus einem aufwärts und einem abwärts gekehrten Kelch; zusammengehalten durch eine starke Schnur, kann sie sowohl Kapitell wie Basis gewesen sein. In Persien sind mehr Beispiele von Säulenformen erhalten, da dort Stein verwendet wurde. Wir unterscheiden eine Basis, einen schlanken Schaft und ein hohes Kapitell. Letzteres zeigt oben 2 Stiere, darunter ein aus dem Kunsthandwerk stammendes Ornament, sodann das ägyptische Blüten- und das Kelch-Kapitell. In Griechenland verändern sich die Abmessungen. Oben ist die Palme, rechts und links je eine Volute, dann ein geschlossenes, darunter ein herabhängendes Kelch-Kapitell in älterer Zeit zu finden. Die alten Kapitele von der Akropolis zu Athen zeigen noch deutlich den Zusammenhang hiermit. Der Eierstab tritt ein und in den Schnecken erkennt man kaum noch ihre Herkunft. Bei den Persern steht der Schaft der Säule auf einer umgekehrten Blüte. Die Griechen aber lehnen sich in ihrer Basis bald mehr an die hethitische Form. Die Verhältnisse werden gänzlich verändert, wie die Zusammenstellung auf dem Lichtbilde zeigte. Erst die Griechen haben eine Stütze geschaffen, die allen ästhetischen Anforderungen entspricht. Dem Vortrage wohnte S. M. der Kaiser bei, der nach dessen Beendigung noch längere Zeit sich mit Prof. Puchstein unterhielt. —

Nnl.

Vermischtes.

Zum Beigeordneten der Stadt Cöln a. Rh. wurde von der Stadtverordneten-Versammlung fast einstimmig der Landesbaurat der Provinz Sachsen und frühere Stadtbaurat in Halle Rehorst gewählt, nachdem der zuerst gewählte Stadtbtr. Dr. Wolff in Hannover durch seine Stadtgemeinde zum Bleiben bewogen worden war. Erwähnt sei, daß auch Hr. Stadtbtr. Schaumann in Frankfurt a. M., der ebenfalls bei der Besetzung der Stelle in Frage kam, zurücktrat, da man ihn unter günstigeren Bedingungen in Frankfurt festhielt. Cöln besitzt nunmehr 2 technische Beigeordnete, von denen der eine, Reg.-u. Brt. a. D. Zschirnt, dem Eisenbahnbaufache, der nunmehr Gewählte dem Hochbaufache angehört —

Ausstellung München 1908. Für diese Ausstellung liegt nunmehr das fest umrissene Programm vor, welches die erste Versammlung des Gesamt-Arbeitsausschusses aufstellte. Nach diesem soll die Ausstellung einen Überblick geben über das, was München an guten Einrichtungen besitzt, was es an Gutem und Eigenartigem schafft, auch was auswärts durch München gefördert wird. Nachdrücklich soll angestrebt werden, nicht daß eine unübersehbare Menge von Ausstellungs-Gegenständen zusammenkommt, sondern daß nur zweckmäßige, gefällige Arbeit gezeigt wird — die tauglichste, nicht die effektivste Arbeit soll in den Vordergrund treten. So soll das Ganze auch in wirtschafts- und kunstpolitischer Hinsicht klärend wirken. Alles soll in geschmackvoller, schlichter Art zur Geltung gebracht werden, prunkvolle Dekorationen und unschlicher Aufwand sind zu vermeiden, dafür aber ist für eine reizvolle Gesamtwirkung zu sorgen. Die muß überall fein und köstlich sein und einen wesentlichen Fortschritt im Ausstellungswesen bedeuten. Eine Prämierung soll nicht stattfinden, vielmehr soll die Beteiligung an der Ausstellung selbst als eine Ehrensache und als eine Auszeichnung betrachtet werden.

Man wird anerkennen müssen, daß hier eine Reihe von Grundsätzen aufgestellt sind, welche der zunehmenden Entartung des modernen Ausstellungswesens wirksam zu begegnen geeignet sind. Die Ausstellung wird das gesamte Arbeits- und Verwaltungsgebiet einer Stadt in wirtschaftlicher, sozialer, wissenschaftlicher und künstlerischer Hinsicht umfassen.

Die Durchführung des Programmes erfordert daher ein Zusammenwirken von Industriellen, Handwerkern, Gewerbetreibenden, Kaufleuten, Gelehrten und Künstlern; dabei ist aber eine Trennung in einzelne Ausstellungs-Gruppen (in Industrie, Handel, angewandte Kunst) nicht beabsichtigt, weil die Ausstellung in allen ihren Teilen angewandte Kunst sein soll. Es muß deshalb auch den Künstlern Einfluß gewährt werden auf alle Arbeiten, deren Ergebnis in die Erscheinung tritt. Was die Ausstellung bringt, soll zudem Münchener Art sein, soll Gediegenheit in sich tragen und Geschmack zeigen.

Da die angewandte Kunst auf dieser Ausstellung also

tatsächlich die Rolle spielen wird, die sie im Leben hat, so war die Auswahl der Vertreter dieser Kunst mit großer Umsicht zu treffen. Es sind die Hrn.: Rich. Riemerschmid, Wilh. Bertsch, German Bestelmeyer, Jos. Floßmann, Rich. Berndt, Karl Bertsch, Max Dasio, Wilh. v. Debschitz, Julius Diez, Karl Ebbinghaus, Fritz Erler, Hans Grässel, Karl Hocheder, F. A. O. Krüger, Max Littmann, Otto Lohr, Fritz v. Miller, Adolf Münzer, Adalbert Niemeyer, Paul Pfann, Anton Pössenbacher, Franz Rank, Robert Rehlen, Georg Römer, Karl Rothmüller, Rich. Schachner, Jos. v. Schmadel, Em. v. Seidl, Dr. Gabr. v. Seidl, Gottlob Wilhelm.

Ihre Einwirkung hätte sich in erster Linie zu erstrecken auf die Gestaltung der Ausstellungsbauten selbst außen und innen: die Parkanlagen, Brunnen und Denkmäler, Räume des Staates, der Stadt und von Privaten, welche in München angefertigt oder entworfen wurden. Die ganze Wohnungskunst, Kleinwohnungen, Landhäuser, Arbeiterhäuser, einfache und reicher ausgestattete Wohnungen in Miet- und Einzelhäusern samt den anschließenden Gärten. Besondere Betonung der bürgerlichen Bauweise und Einrichtung. Erzeugnisse der Volkskunst. Monumentale Raumkunst in Verbindung mit der Malerei. Darstellung der von Münchener Architekten und Bildhauern geschaffenen bedeutenden Werke der letzten 10—15 Jahre in Modellen und photographischen Vergrößerungen.

Die Ausstellung könnte Anregung geben zur Anfertigung von Entwürfen und Modellen für Münzen, Banknoten, Obligationen, Diplome, Briefmarken, Stempel usw.

Die Photographie (Münchener künstlerische Porträt- und Landschafts-Photographien). Die Münchener Reproduktionsverfahren, damit im Zusammenhange stehend die Erzeugung der Materialien und Hilfsmittel für die Photographen.

Die Schreinerei, die Schlosserei (Baubeschläge), die Kupfer- und Bronzeschmiedekunst, die Kunstgießerei, die Gold- und Silberschmiedekunst, die Dekorationsmalerei werden in allen Räumen Gelegenheit finden, ihr Können zu zeigen; vielleicht werden sie auch lieber in Sonder- oder Gruppen-Ausstellungen diese Gelegenheit aufsuchen.

Besondere Rücksichtnahme ist zu nehmen auf die Verbesserung der kirchlichen Gegenstände (Kirchengereäte, Paramente, Stickereien, Spitzen, Fahnen, Meß- und Gesangbücher usw.). Einzufügen wäre auch eine Ausstellung guter Grabsteine und Aschenurnen.

Wie aus dem Vorstehenden zu entnehmen ist, darf man der Münchener Ausstellung des nächsten Jahres demnach mit besonderen Erwartungen in Bezug auf ihre allgemeine Erscheinung entgegensehen. —

Wettbewerbe.

Ein Preisausschreiben der Landes-Versicherungsanstalt Posen für die östlich der Elbe wohnenden, die deutsche Reichsangehörigkeit besitzenden Architekten zum 15. Mai d. J. betrifft ländliche Arbeiter-Wohnhäuser für die Provinz Posen. Es gelangen 3 Preise von 1000, 600 und 300 M. zur Verteilung; die Preissumme kann jedoch auch in anderen Abstufungen zur Verteilung gelangen. Dem Preisgericht gehören u. a. an die Hrn. Reg.- und Brt. Fischer, Landesbaurat Oehme und Stadtbtr. Teubner in Posen. Unterlagen durch die Landes-Versicherungsanstalt Posen. —

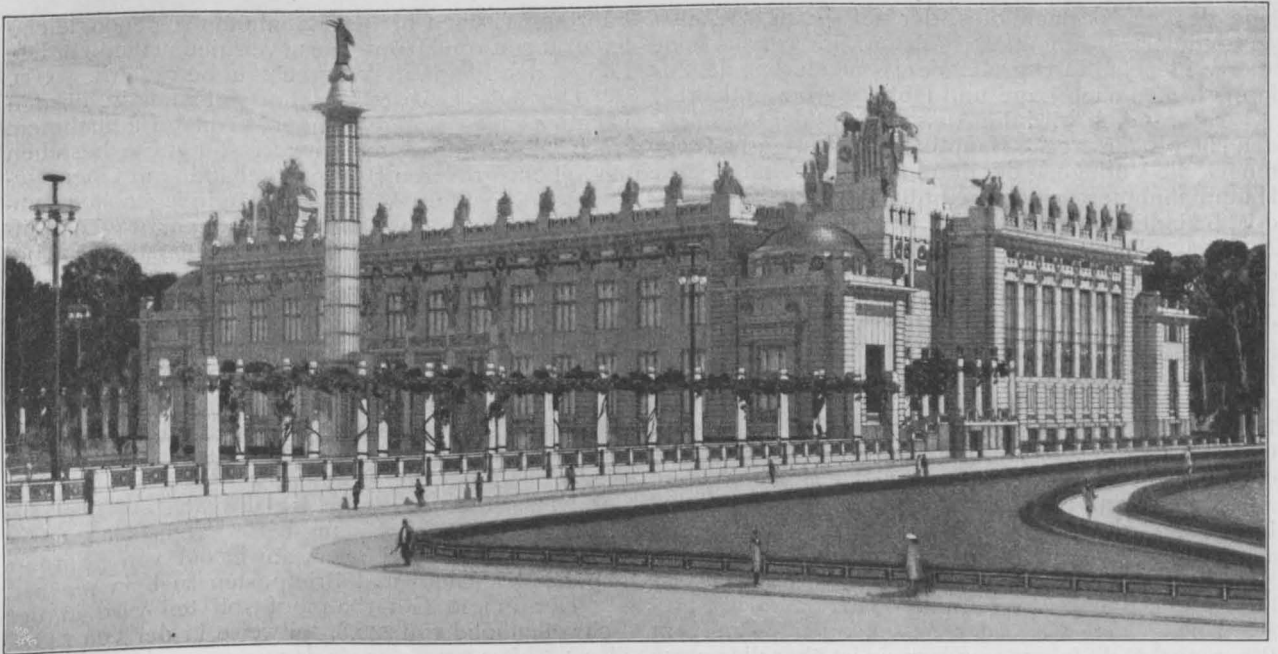
Oesterreichische Wettbewerbe. Ein Wettbewerb betr. Entwürfe für eine Volks- und Bürgerschule in Waidhofen a. d. Thaya (Bausumme 300 000 K.) für Bewerber deutscher Nationalität und österreichischer Staatsbürgerschaft verheißt 3 Preise von 1400, 1000 und 600 K. — Ein Wettbewerb der Stadt Wiener-Neustadt betrifft Entwürfe für ein Hauptpostgebäude und wendet sich an die Architekten Nieder-Oesterreichs, die deutscher Nationalität sind. 3 Preise von 1800, 1300 und 900 K. —

Ein Preisausschreiben der Gemeinde Feuerbach betr. Entwürfe für ein neues Rathaus ergeht an die in Württemberg ansässigen oder in diesem Bundesstaate geborenen Architekten zum 15. Mai d. J. 3 Preise von 2000, 1500 und 850 M. Ankäufe für je 300 M. Unter den Preisrichtern: Ob.-Brt. Eisenlohr, Prof. Theod. Fischer und Dir. Schmohl in Stuttgart. —

In dem Wettbewerb betr. Entwürfe für die Umgestaltung neben dem Brandenburger Thor in Berlin siegten mit dem I. Preis die Hrn. Reimer & Körte in Berlin, mit dem II. Preis Hr. Prof. Bruno Möhring daselbst. —

Inhalt: Die „Höhere weibliche Bildungsanstalt“ in Aschaffenburg. — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



Der Wettbewerb betr. Entwürfe für den Friedenspalast im Haag. Entwurf des Hrn. Ob.-Brt. Prof. Otto Wagner in Wien.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

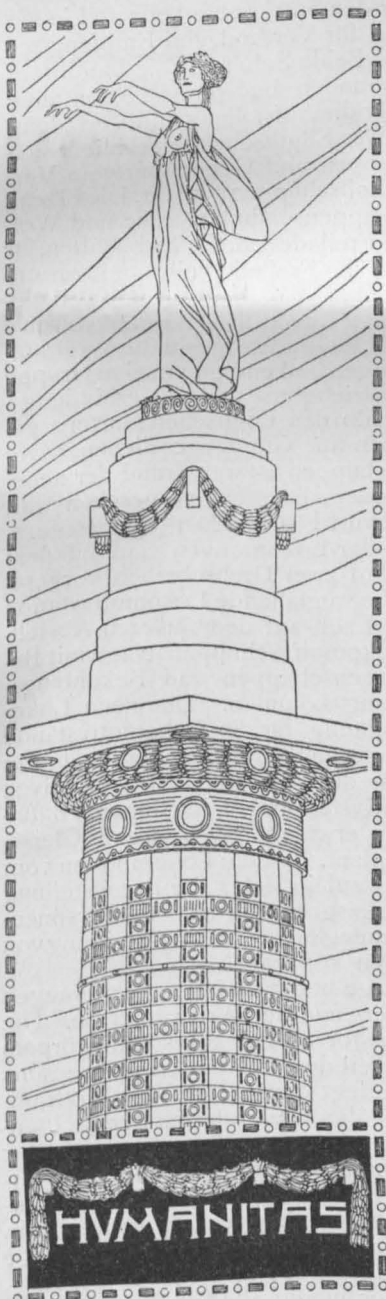
XLI. JAHRG. NO. 22. BERLIN, 16. MÄRZ 1907.

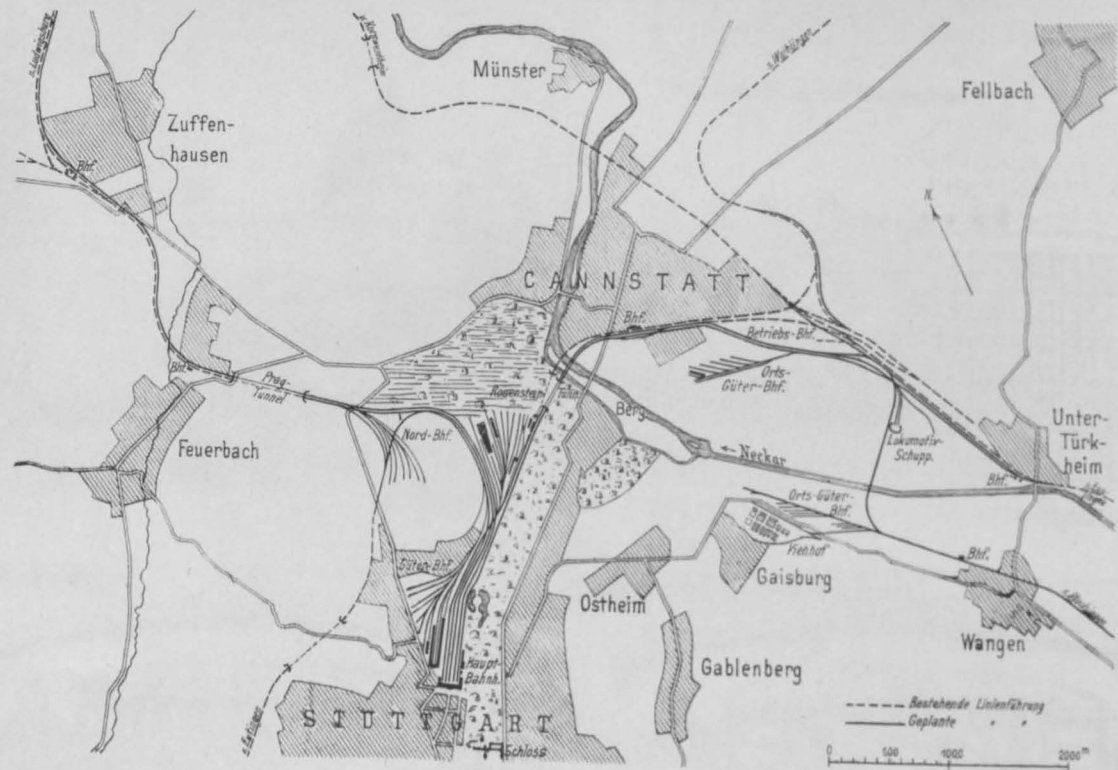
Die geplante Umgestaltung der Stuttgarter Eisenbahn-Anlagen. (Fortsetzung aus No. 20.) Hierzu eine Doppel-Planbeilage.



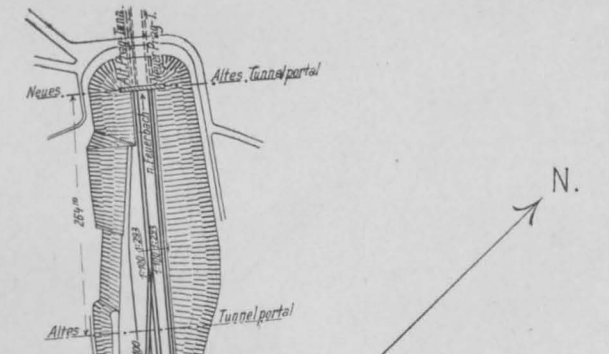
Unter den verschiedenen Möglichkeiten für die Ausgestaltung des neuen Kopf-Bahnhofes, die untersucht wurden, kamen zwei grundsätzlich verschiedene Lösungen in Betracht: eine, bei der die Erhaltung der bisherigen Lage des Empfangs-Gebäudes soweit als möglich angestrebt, eine andere, bei der eine Hinausrückung in Aussicht genommen wurde. Schließlich kam man zu einer Lösung für jeden dieser beiden Fälle, die näher ausgearbeitet wurden, von denen die eine den Kopfbahnhof fast in jetziger Lage an der Schloßstraße vorsieht, während die andere denselben bis zur Schiller-Straße, d. h. um rd. 400 m, zurückschieben will. Die beiden Entwürfe seien mit I und II bezeichnet. Den zweiten Plan, den wir auf unserer Beilage zur Darstellung bringen, empfiehlt die Regierung zur Ausführung. Ein zur Beurteilung der beiden Entwürfe eingesetzter Sachverständigen-Ausschuß hatte zwar zunächst dem Entwurf I, als dem in betriebstechnischer Beziehung vollkommeneren, den Vorzug gegeben und ihn zur Ausführung empfohlen, jedoch betont, daß diese Vorteile nicht so überwiegend seien und in den Hintergrund treten müßten, wenn die Kosten sich sehr erheblich höher stellten, als bei dem ebenfalls eine gute Lösung darbietenden Entwurf II. Der erstere ist aber auf 64,3 Mill. M., der zweite auf rd. 51,65 Mill. Mark, also um 12,65 Mill. M. niedriger, veranschlagt. Das gab den Ausschlag für Entwurf II.

Bei dem Schloßstraßen-Entwurf wird das neue Empfangs-Gebäude nur so weit zurückgeschoben, daß hinter dem bekannten Hotel Marquardt, das jetzt in unmittelbarer Verbindung mit dem Empfangs-Gebäude steht, eine 40 m breite, als Bahnhof-Vorplatz dienende Straße geschaffen werden kann. Der innere Bahnhof wird mit Schwellenhöhe auf + 250 m N.N., also nur 0,5 m höher als bisher, angenommen. Bei dem Schillerstraßen-Entwurf findet eine Zurückschiebung des im übrigen gebildeten Empfangsgebäudes nebst Bahnsteighallen um etwa 400 m gegen die jetzige Lage bis hinter die Schiller-Straße statt. Vor dem Bahnhof ist ein 50 m breiter Vorplatz geplant, da sich hier der Straßenverkehr von und zu den verschiedenen Teilen des Bahnhofes stärker zusammendrängt als bei Entwurf I. Trotzdem werden hier so bedeutende Flächen wertvollen staatlichen Geländes zu Zwecken der Bebauung frei, daß daraus, nach einem bereits vorliegenden Angebot, ein Erlös von 20,8 Mill. M. zu erzielen ist. Die Zurückschiebung bedingt jedoch eine andere Höhen-





DIE GEPLANTE UMGESTALTUNG
 DER STUTTGARTER EISENBAHN-
 ***** ANLAGEN *****
 ENTWURF II DES HAUPTBAHN-
 HOFES (SCHILLER-STRASSE) UND
 ÜBERSICHT DER NEUEN BAHN-
 ***** ANLAGEN *****
 DEUTSCHE BAUZEITUNG
 XLI. JAHRGANG 1907 * * NO. 22



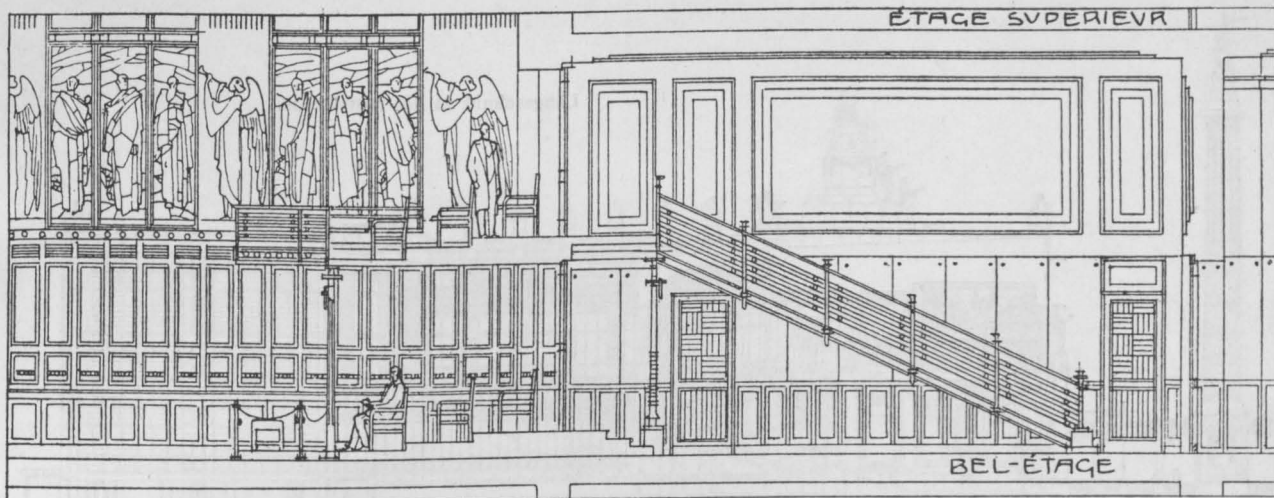
- Gleisbezeichnung im Personenbahnhof:
- A. Fernverkehr { Gleis 11-14, Richtung Cannstatt
 " 7-10, " Ludwigsburg
 - B. Gäubahn " 5-6, " Böblingen
 - C. Vorortverkehr { " 3-4, " Feuerbach
 " 1-2, " Cannstatt

- R.C. = Richtung Cannstatt
- R.F. = " Feuerbach
- R.L. = " Ludwigsburg

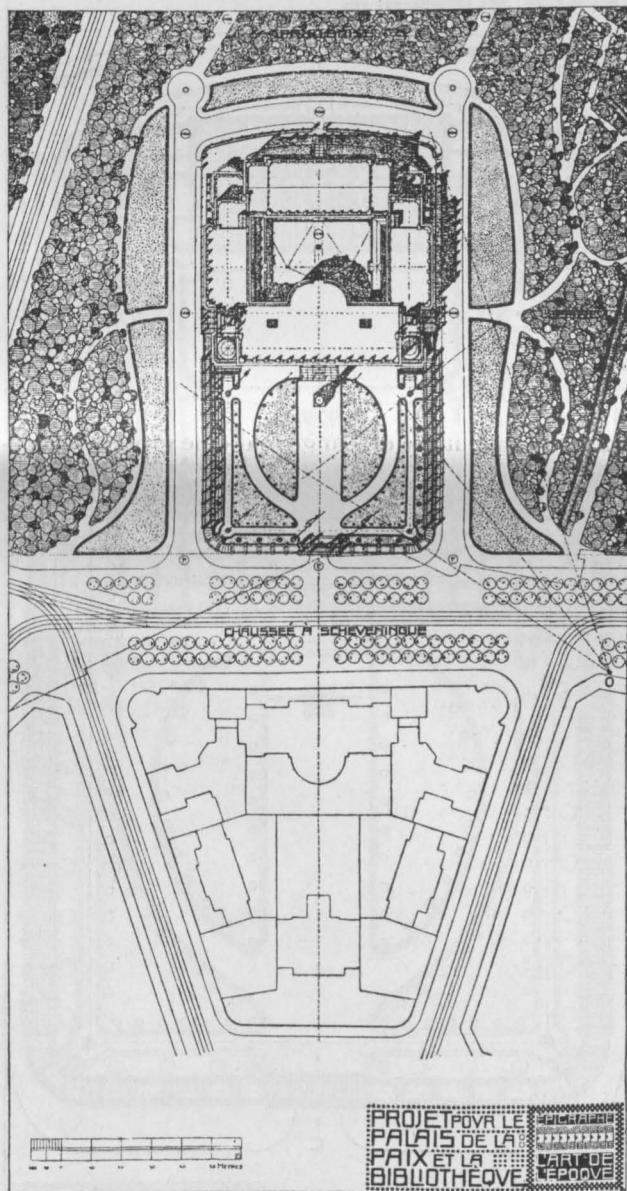
Die Höhenangaben im Bahnhofs-Gelände beziehen sich auf Schwellen-Oberkante.

- Alte Baublöcke
- Neue





Längsschnitt durch einen Teil des großen Justiz-Saales im Entwurf Wagaer.
Wettbewerb betr. Entwürfe für den Friedenspalast im Haag.



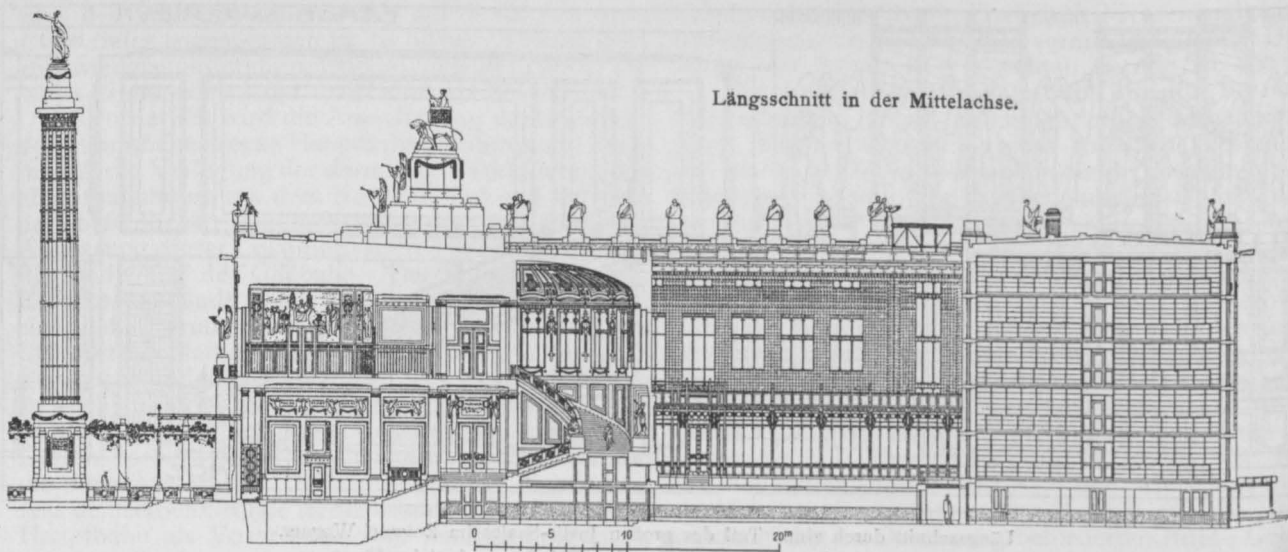
Wie schon erwähnt, ist eine durchgreifende Aenderung der Zufahrtslinien nach Lage und Höhe nötig. Die bestehende, für den künftigen Vorortverkehr bestimmte Hauptbahn Richtung Feuerbach wird beim Verlassen des zu kürzenden Pragtunnels in der Neigung 1:100 in südöstlicher Richtung abgelenkt und geht dann auf 320 m Länge in die Neigung 1:400 über, in welcher der Haltepunkt Nordbahnhof für den Vorortverkehr neu angelegt werden soll, da er seine

bisherige Lage nicht behalten kann. Hinter dem Haltepunkt überfährt die Bahn die Ludwigsburgerstraße, fällt wieder mit 1:100 und wird unter den Gäubahngleisen durchgeführt, zieht sich dann über die untere Prag und wird in der Nähe des Englischen Gartens über die Vorortgleise Richtung Cannstatt und nach Ueberführung der Wolframstraße in den Hauptbahnhof geführt. Für den Fernverkehr soll ein neuer zweigleisiger Tunnel, 20 m vom bestehenden entfernt, hergestellt werden. Beim Verlassen des in der Neigung 1:293,4 liegenden Tunnels fällt die Fernbahn wie die Vorortbahn mit 1:100 und geht parallel mit dieser bis zur Ueberführung der Ludwigsburgerstraße; dann entfernt sie sich von ihr, um der Gäubahn Platz zu machen. Das Gleis Feuerbach—Stuttgart fällt mit 1:60 bis km 2 + 250, wird dort unter dem Ferngleis Stuttgart—Feuerbach behufs Beseitigung der schiengleichen Ueberschneidung im inneren Bahnhof durchgeführt, geht in die Neigung 1:400 auf etwa 500 m Länge über, überfährt in der Nähe des Englischen Gartens 4 Verkehrsgleise zum äußeren Abstellbahnhof und die Vorortgleise Richtung Cannstatt sowie das Ferngleis Cannstatt—Stuttgart und wird dann im Gefälle 1:100 nach Ueberführung der Wolframstraße in den Hauptbahnhof eingeführt. Das Ferngleis Stuttgart—Feuerbach wird nach Ueberführung der Ludwigsburgerstraße im Gefälle 1:100 bis zur Einmündung in den Hauptbahnhof geführt; in der Nähe des Englischen Gartens überfährt es neben dem Ferngleis Feuerbach—Stuttgart 2 Verkehrsgleise zum äußeren Abstellbahnhof und die Vorortgleise Richtung Cannstatt.

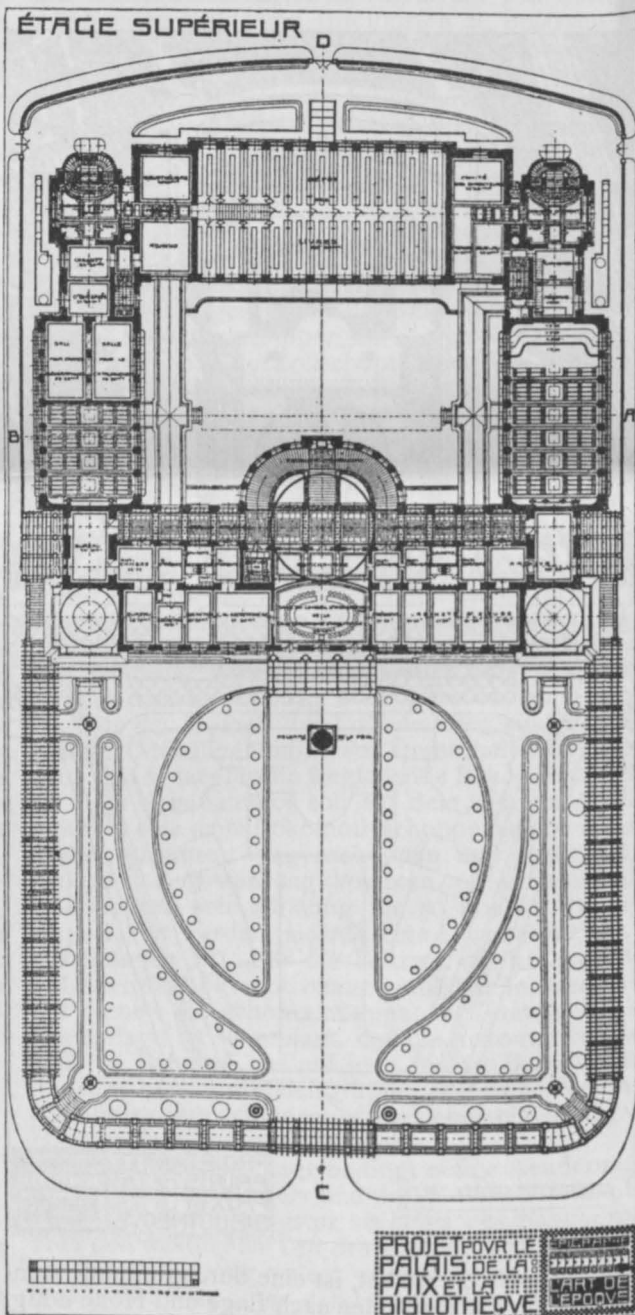
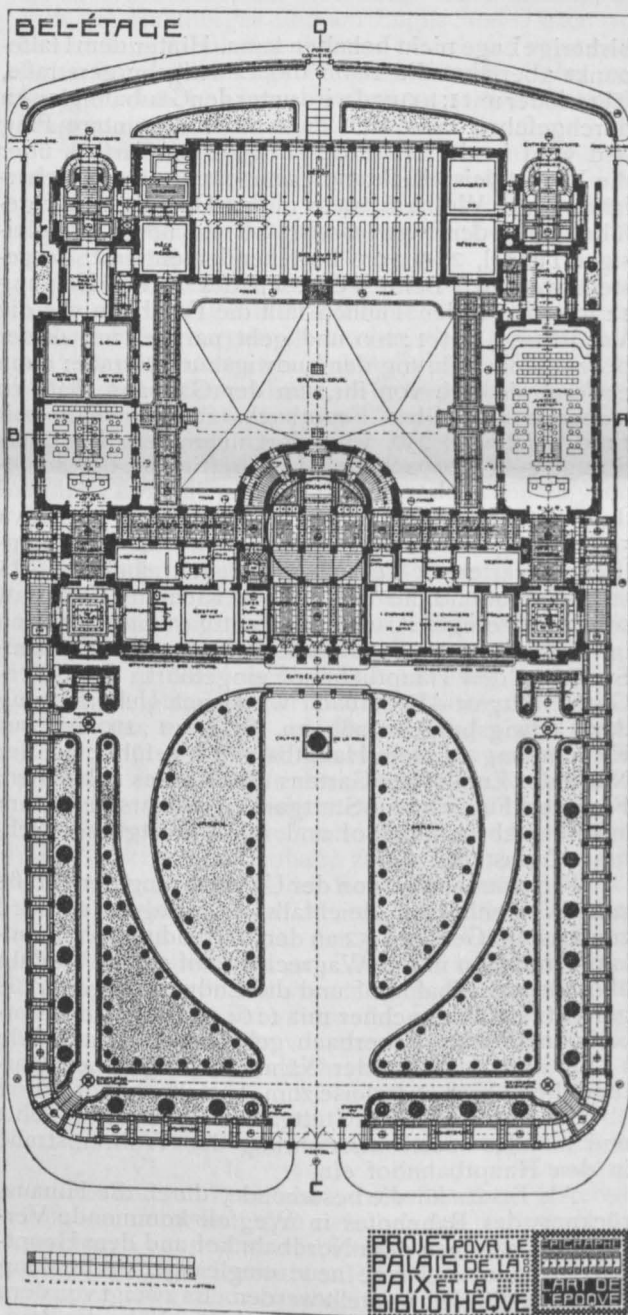
Die Gäubahn ist von der Unterführung der Straße zum Weißenhof an gleichfalls zu verlegen; sie wird zunächst im Gefälle 1:52 an der Verbindungsbahn entlang und dann in der Wagerechten auf einem Viadukt über den Nordbahnhof und die Ludwigsburgerstraße geführt; sie fällt nachher mit 1:64, überfährt die Vorortbahn Richtung Feuerbach, geht hierauf in ein Gefälle 1:100 über, wird in der Nähe des Englischen Gartens über 2 Verkehrsgleise zum Abstellbahnhof, sowie über die Vorortgleise Stuttgart—Cannstatt geführt und mündet nach Ueberführung der Wolframstraße in den Hauptbahnhof ein.

Als Ersatz für die bestehende, durch die Hinausrückung des Bahnhofes in Wegfall kommende Verbindung zwischen dem Nordbahnhof und dem Hauptgüterbahnhof soll eine neue eingleisige Verbindung (Güterzuggleis) hergestellt werden. Es zweigt von dem Ausziehgleis des Nordbahnhofes in der Nähe des Pragtunnels im Gefälle 1:200 ab, geht dann in das Gefälle 1:100 und nach Ueberführung der Ludwigsburgerstraße in das von 1:70 über und mündet in dieser Neigung in die Güterzug-Aufstellgleise des Hauptbahnhofes beim Englischen Garten ein.

Für die Richtung Cannstatt soll wie bei dem Ent-



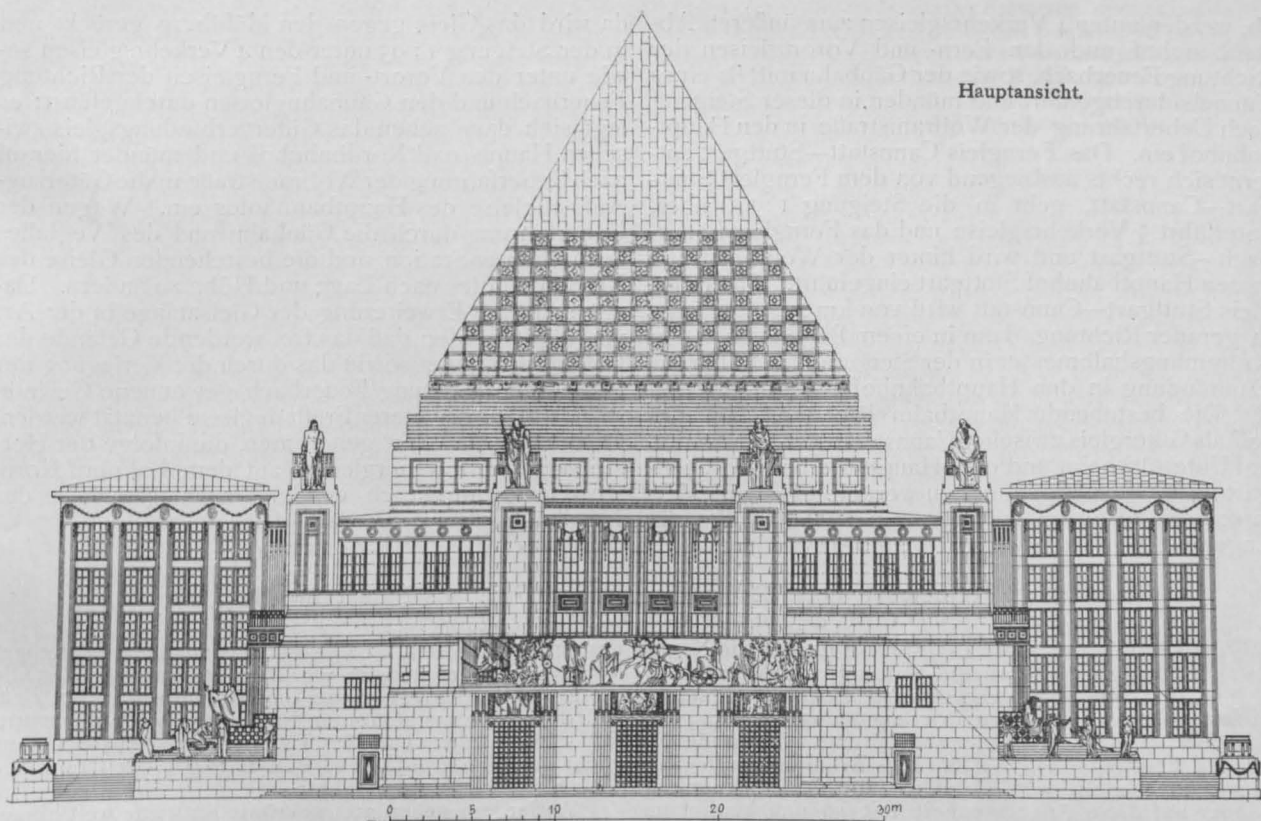
Längsschnitt in der Mittelachse.



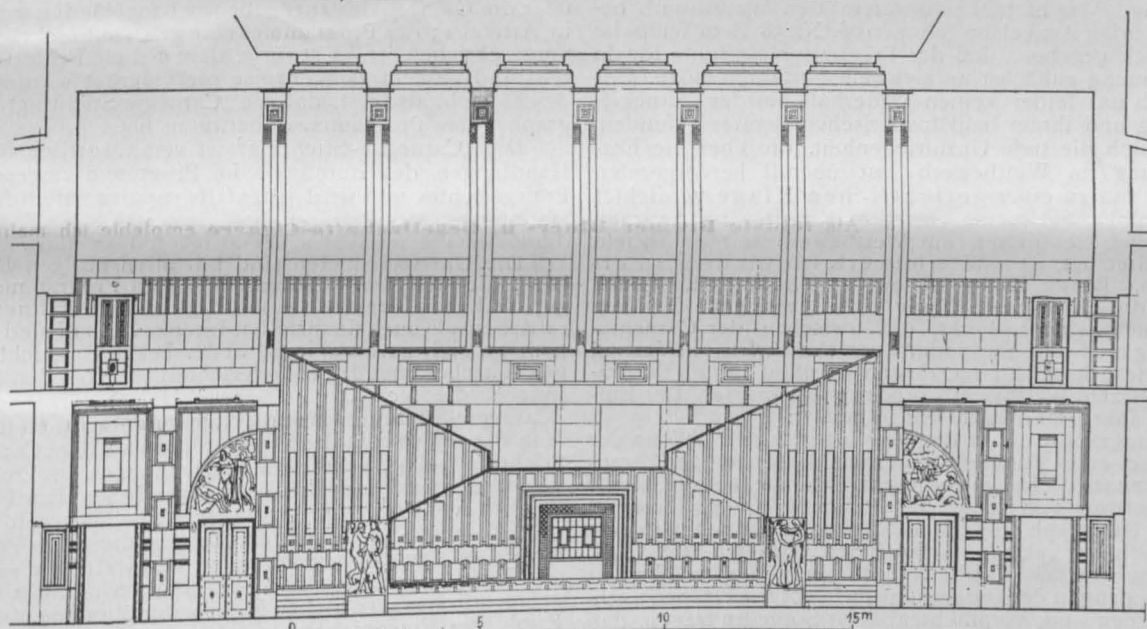
Entwurf: „L'art de l'Epoque“ des Hrn. Ob.-Brt Otto Wagner in Wien. IV. Preis.
Der Wettbewerb betr. Entwürfe für den Friedenspalast im Haag.

wurf I eine neue viergleisige Bahn für den Vorort- und Fernverkehr hergestellt werden, die abzweigend vom Bahnhof Cannstatt den Neckar auf einer neuen viergleisigen Brücke überfährt und den Rosenstein-

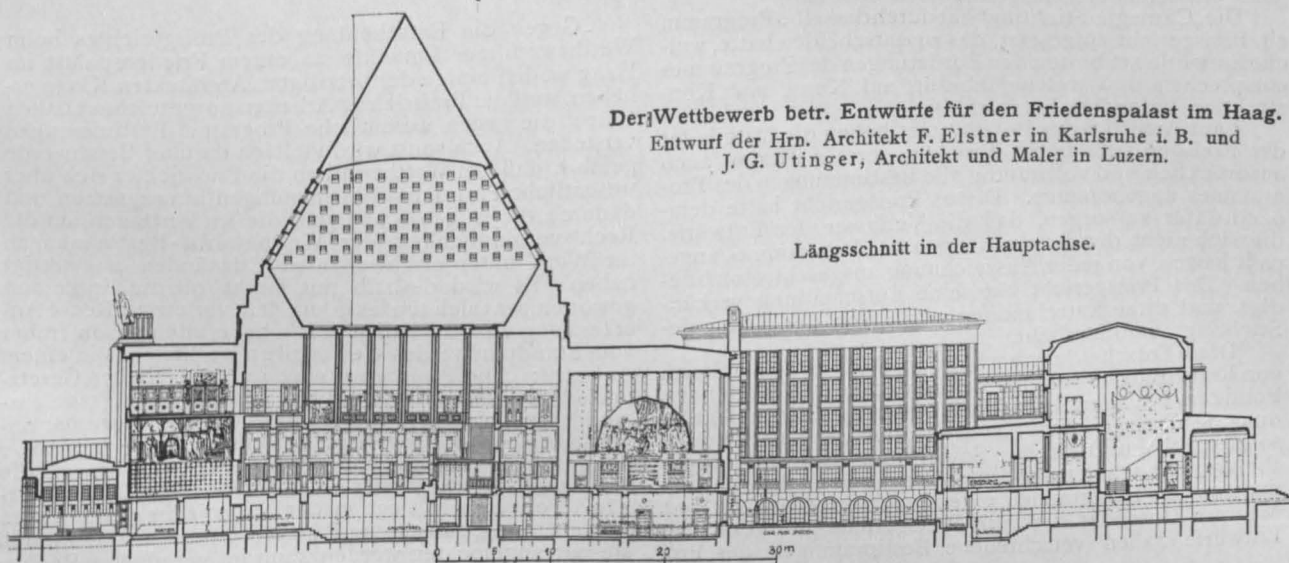
Park südlich vom Schloß durchbricht. Die zweigleisige Vorortbahn und die zweigleisige Fernbahn steigen von Cannstatt aus mit 1 : 120 bis km 2. Hier lenken die Vorortgleise rechts in der Steigung 1 : 110



Hauptansicht.



Querschnitt durch das große Vestibül.



Längsschnitt in der Hauptachse.

Der Wettbewerb betr. Entwürfe für den Friedenspalast im Haag.
Entwurf der Hrn. Architect F. Elstner in Karlsruhe i. B. und
J. G. Uttinger, Architect und Maler in Luzern.

ab, werden unter 4 Verkehrsgleisen zum äußeren Abstellbahnhof und den Fern- und Vorortgleisen der Richtung Feuerbach, sowie der Gäubahn mittels eines Tunnels durchgeführt und münden in dieser Steigung nach Ueberfahung der Wolframstraße in den Hauptbahnhof ein. Das Ferngleis Cannstatt—Stuttgart entfernt sich rechts ausbiegend von dem Ferngleis Stuttgart—Cannstatt, geht in die Steigung 1 : 110 über, unterfährt 3 Verkehrsgleise und das Ferngleis Feuerbach—Stuttgart und wird hinter der Wolframstraße in den Hauptbahnhof Stuttgart eingeführt. Das Ferngleis Stuttgart—Cannstatt wird von km 2 an zunächst in gerader Richtung, dann in einem Bogen von 550 m Krümmungshalbmesser in der Steigung 1 : 110 bis zur Einmündung in den Hauptbahnhof weitergeführt.

Die bestehende Hauptbahn Richtung Cannstatt soll als Gütergleis zwischen Cannstatt, dem Güterbahnhof Untertürkheim und dem Hauptgüterbahnhof Stuttgart in Benutzung genommen werden. Bis zum Verlassen des bestehenden Rosenstein-Tunnels sollen die Lage und die Neigung nicht geändert werden. Von

da wird das Gleis gegen den Mühlberg gerückt und in der Steigung 1 : 93 unter den 4 Verkehrsgleisen sowie unter den Vorort- und Ferngleisen der Richtung Feuerbach und den Gäubahngleisen durchgeführt; es legt sich dann neben das Güterverbindungsgleis zwischen Haupt- und Nordbahnhof und mündet hierauf nach Ueberfahung der Wolframstraße in die Güterzug-Aufstellgleise des Hauptbahnhofes ein. Wegen der Ueberfahung durch die Gäubahn und des Wegfalles der Lokomotiv-Station sind die bestehenden Gleise des Nordbahnhofes nach Lage und Höhe zu ändern. Damit soll eine Erweiterung der Gleisanlage in der Art verknüpft werden, daß das frei werdende Gelände der Lokomotivstation sowie das durch die Verlegung der Hauptbahn Richtung Feuerbach gewonnene Gelände zu Herstellung weiterer Freiladegleise benutzt werden. Auch ist in Aussicht genommen, die infolge der Herstellung von Rangiergleisen auf dem Bahnhof Kornwestheim entbehrlich werdenden Rangiergleise des Nordbahnhofes als Freiladegleise auszubilden.

(Schluß folgt.)

Der Wettbewerb betr. Entwürfe für den Friedens-Palast im Haag.

Hierzu die Abbildungen S. 149, 151, 152, 153 und 155.

Die kürzlich durch die Tagespresse gegangene Nachricht, daß die Carnegie-Stiftung den Architekten Cordonnier beauftragt habe, einen neuen umgeänderten Entwurf für den Friedens-Palast im Haag zu schaffen und daß Cordonnier zur Leitung der ihm gleichfalls zu übertragenden Ausführungs-Arbeiten nach dem Haag übersiedeln werde, lenken die Aufmerksamkeit wieder auf diese Angelegenheit mit so unerfreulichem Ausgang. Wir hatten in unserem den Wettbewerb besprechenden Artikel im Jahrg. 1906, Nr. 58 dem Wunsche Ausdruck gegeben, daß der Friedenspalast seine ideale Bestimmung zunächst an sich selbst erfahren möge. Der Wunsch hat leider keinen Widerhall bei der Carnegie-Stiftung und ihrem baukünstlerischen Berater gefunden, sodaß sich die tiefe Unzufriedenheit, die über die Entscheidung im Wettbewerb fast überall hervorgerufen wurde, nun zu einer gerichtlichen Klage verdichtet hat, welche ein hierzu bestelltes Komitee im Auftrage zahlreicher Beteiligten am Wettbewerb mit dem Ziele eingeleitet hat, den Wettbewerb für nichtig zu erklären. Dieser Klage ist ein gerichtlicher Einspruch gegen die Carnegie-Stiftung vorausgegangen. In dem Einspruch wird bemerkt, daß zwischen der Carnegie-Stiftung und den Einsendern von Entwürfen ein Vertrag zustande gekommen sei, dessen Wortlaut in den Bestimmungen zum Wettbewerb niedergelegt wurde. Der Einspruch fährt dann etwa wie folgt fort:

Paragraph 5 dieser Bestimmungen lautet: „Wenn der Verfasser eines Entwurfes einer der Bestimmungen dieses Programmes nicht wie vorgeschrieben nachkommt, bleibt sein Entwurf von jeder Auszeichnung ausgeschlossen.“ Dieser Paragraph erlegt nicht allein den Teilnehmern eine Verpflichtung auf, sondern auch der „Carnegie-Stichting“, da diese sich den Wettbewerbern gegenüber, welche den Bestimmungen des Programmes wie vorgeschrieben nachgekommen sind, verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, daß alle, die diesen Bestimmungen entgegen handeln, von jeder Auszeichnung ausgeschlossen bleiben.

Die „Carnegie-Stichting“ hat durch dasselbe Programm ein Preisgericht eingesetzt, das zu entscheiden hatte, welche Entwürfe am besten den Forderungen des Programmes entsprechen und welche inbezug auf Kunst und Konstruktion besonders hervorragen.

Laut Artikel 8 des Programmes haben die Mitglieder des Preisgerichtes durch Annahme ihres Auftrages auch ausdrücklich und vollständig alle Bestimmungen des Programmes angenommen. Dieses Preisgericht hatte demnach dafür zu sorgen, daß die Verfasser der Entwürfe, die sich nicht den Bestimmungen des Programmes angepaßt hatten, von jeder Auszeichnung ausgeschlossen bleiben. Das Preisgericht hat seine Entscheidung verkündet, und diese Entscheidung wurde von der „Carnegie-Stichting“ veröffentlicht.

Diese Entscheidung hat begreiflicherweise einen Sturm von Entrüstung sowohl bei den Bewerbern als auch beim Publikum wachgerufen, und die äußerst spärliche Begründung des Preisgerichtes läßt die Motive der Entscheidung so ziemlich im Dunkeln. Soviel aber ist klar, daß das Preisgericht sehr ernst gegen die ausdrücklichen Bestimmungen des Paragraphen 5 des Programmes gefehlt hat. Mehrere Einsender der vom Preisgericht preisgekrönten Entwürfe haben verschiedene Bestimmungen des Pro-

grammes übertreten. Ungeachtet verschiedener weniger wichtiger Abweichungen von den Bestimmungen ist die im Programm angewiesene Bausumme selbst bei dem mit dem I. Preise gekrönten Entwurf so weit überschritten, daß die ganze von Hrn. Carnegie geschenkte Summe nicht genügen würde, um den Bau auf der Grundlage dieses Entwurfes auszuführen.

Außerdem gehen preisgekrönte Entwürfe weit hinaus über die Grenzen des angegebenen Baugeländes, worüber in Artikel 13 des Programmes eine gewisse Beschränkung vorgeschrieben ist. Entwürfe, denen diese Fehler anhaften, sind unrechtmäßigerweise preisgekrönt worden.

Es steht also fest, daß die „Carnegie-Stichting“ Paragraph 5 des Programmes übertreten hat.

Die „Carnegie-Stichting“ ist verantwortlich für die Handlungen des durch sie im Programm eingesetzten Preisgerichtes und wird jedenfalls verantwortlich für die Handlungen des Preisgerichtes, soweit sie die Entscheidung des Preisgerichtes bekräftigt und ausführt.

Die Unterzeichneten sind mit allen übrigen Bewerbern, die sich den Bestimmungen des Programmes angepaßt haben, ernstlich geschädigt, sowohl in ihren moralischen als auch finanziellen Interessen, und sind nicht geneigt, sich zu beruhigen, weder bei der unrechtmäßigen Entscheidung des Preisgerichtes, noch bei den Handlungen, die sich daraus entwickeln. Sie machen die „Carnegie-Stichting“ ausdrücklich verantwortlich für alle Handlungen sowohl des Preisgerichtes als der „Carnegie-Stichting“ selbst, welche die Bestimmungen des Programmes übertreten, und für alle Folgen dieser Handlungen. Endlich verbieten die Unterzeichneten, insoweit nötig, der „Carnegie-Stichting“, die Entscheidung des Preisgerichtes in irgend einer Weise zu verwirklichen. —

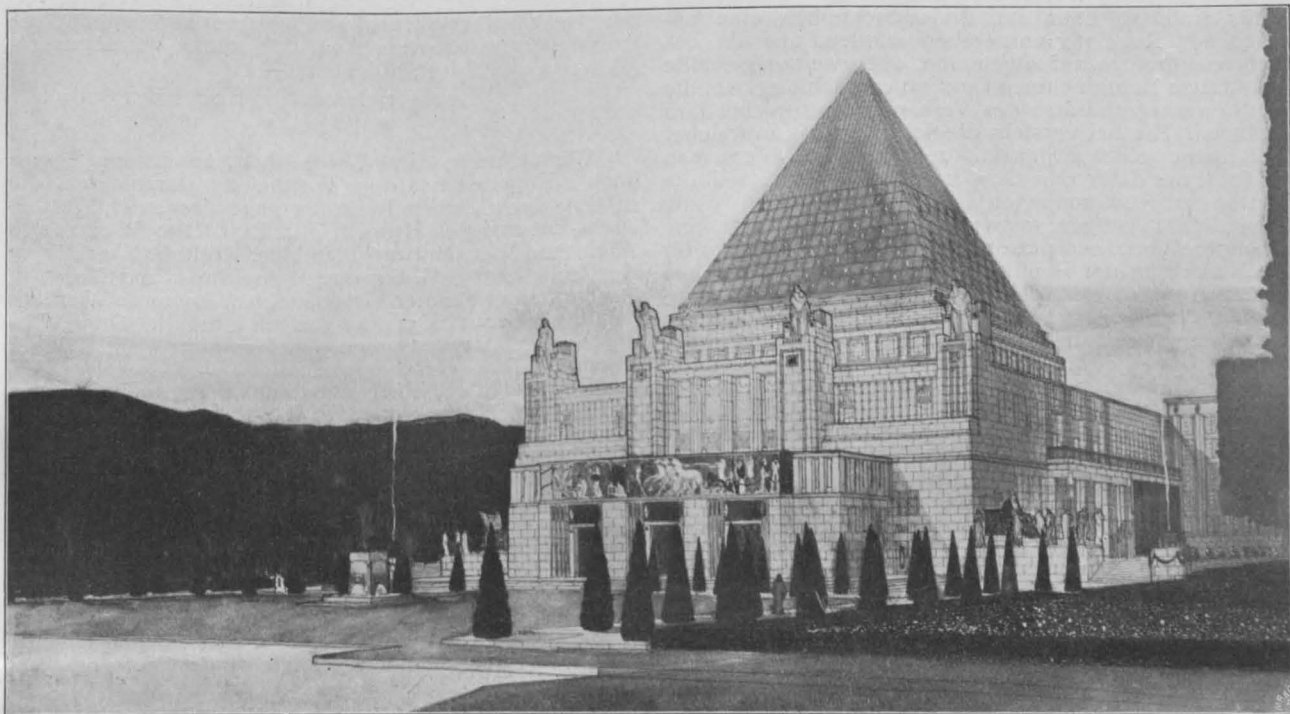
Soweit der Einspruch. Wir erhalten nun von einem gelegentlichen juristischen Mitarbeiter über den etwaigen Erfolg des Einspruches die folgenden, in hohem Grade bemerkenswerten Ausführungen:

„Gegen die Entscheidung des Preisgerichtes beim Wettbewerb um Entwürfe zu einem Friedenspalast im Haag wollen einige der beteiligten Architekten Klage erheben, weil die Preisrichter Arbeiten ausgezeichnet haben sollen, die gegen wesentliche Programm-Bestimmungen verstoßen. Auch sonst wird vielfach darüber Beschwerde geführt, daß bei Wettbewerben die Preisrichter sich über wesentliche Programm-Bestimmungen hinwegsetzen und dadurch diejenigen schädigen, die im Vertrauen auf die Rechtsverbindlichkeit der Wettbewerbs-Bestimmungen ihr Werk unter erschwenden Umständen angefertigt haben. Es wird deshalb mit Recht oft die Frage aufgeworfen, was sich tun lasse, um dem verletzten Recht Anerkennung zu verschaffen. Ich habe mich schon früher vom Standpunkte des deutschen Rechtes aus in einem Aufsatz: „Die Preisbewerbung im Bürgerlichen Gesetzbuche“ (Dtsch. Bauztg. 1900 No. 22) über diese Frage ausgesprochen, und zwar in einem für die Preisbewerber ungünstigen Sinne. Ich habe namentlich auf § 661 Abs. 2 des Bürgerlichen Gesetzbuches hingewiesen, wonach die Entscheidung der Preisrichter für die Beteiligten verbindlich ist. Es liegt in der Natur jeder richterlichen Entscheidung, daß sie die Parteien binden muß, und daß sie nur angefochten werden kann im geordneten Rechts-

mittelzuge. Wo der Rechtsmittelzug nicht gegeben oder aber erschöpft ist, muß es unter allen Umständen bei der getroffenen Entscheidung bleiben.

Eine andere Frage ist aber die, ob nicht unter Umständen eine unrichtige Entscheidung Schadenersatz-Ansprüche herbeiführt. Solche Ansprüche läßt das Bürgerliche Gesetzbuch selbst bei den Entscheidungen

Denn nach § 278 des Bürgerlichen Gesetzbuches hat der Schuldner das Verschulden der Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten bedient, in gleichem Umfange zu vertreten, wie eigenes Verschulden. Der Preisausschreibende bedient sich zur Erfüllung seiner auf Beurteilung der Arbeiten gerichteten Verbindlichkeit der Preisrichter, er haftet deshalb für deren Verschulden. Ist



Der Wettbewerb betr. Entwürfe für den Friedenspalast im Haag.

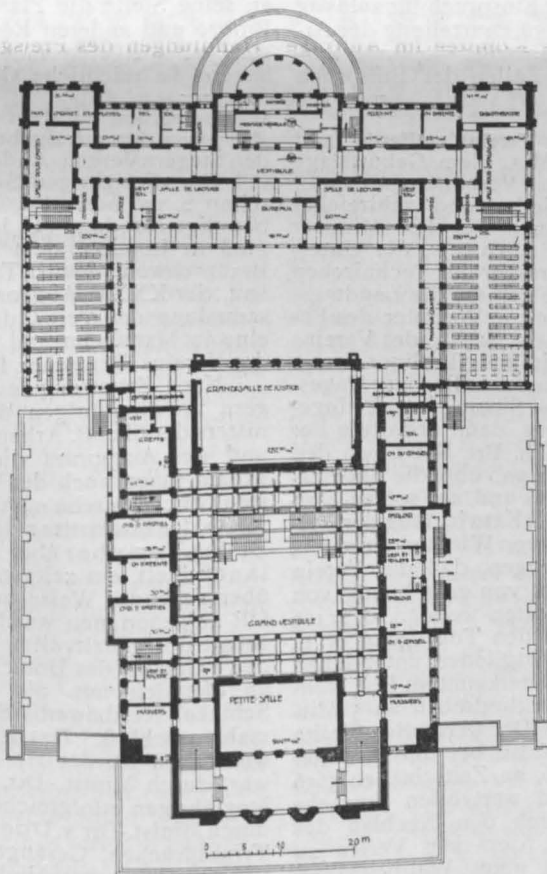
Entwurf der Hrn. F. Elstner, Architekt in Karlsruhe und J. G. Uttinger, Architekt und Maler in Luzern.

der staatlichen Richter, wenn ein Urteil unrichtig ist, zu. Der Richter haftet aber im wesentlichen nur, wenn er sich der (vorsätzlichen) Rechtsbeugung schuldig gemacht hat, ein Fall, der im Deutschen Reiche kaum denkbar ist.

Diese Gesichtspunkte treffen auch für die bei Wettbewerben tätigen Preisrichter zu. Man wird Schadenersatz-Ansprüche also nur zulassen dürfen, wenn die Preisrichter vorsätzlich (bewußt) unrichtig entschieden haben. Der Nachweis der Vorsätzlichkeit wird aber in den meisten Fällen sehr schwer sein. Am leichtesten wird er geführt werden können, wenn, wie angeblich im Haager Falle, klare Bestimmungen des Preisausschreibens verletzt worden sind. So gut wie ausgeschlossen ist er, wenn es sich darum handelt, welcher von mehreren Entwürfen, welche die Bedingungen erfüllen, der bessere ist. Hier können die Ansichten so verschieden sein, daß man schon Bestechung nachweisen müßte, um den Preisrichter zu bezichtigen, daß er gegen seine Ueberzeugung gestimmt habe.

Gelingt wirklich der schwierige Beweis, so fragt es sich weiter, wer schadenersatzpflichtig ist. Sicher der schuldige Preisrichter (B. G. B. § 826^{*)}). Damit wird aber dem Geschädigten nicht immer geholfen sein. Es wird manchmal für ihn vorteilhaft sein, wenn er auch den Preisausschreibenden haftbar machen kann. Dies ist in der Tat möglich.

^{*)} B. G. B. § 826 lautet: Wer in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einem anderen vorsätzlich Schaden zufügt, ist dem anderen zum Ersatz des Schadens verpflichtet.



also durch vorsätzlich unrichtige Beurteilung der Arbeiten Schaden entstanden, so haften für diesen sowohl die schuldigen Preisrichter als auch der Preisausschreibende.

Es ist weiter zu erörtern, welcher Betrag als Schadenersatz gefordert werden kann. Dies ist die Klippe, an der die meisten derartigen Ansprüche scheitern müssen. Ist der Kläger mit einer Auszeichnung bedacht worden, so rückt er um so viel Stufen hinauf, als die Zahl der zu Unrecht Preisgekrönten beträgt. Sind z. B. der I. und III. Preis mit 6000 und 2000 M. zu Unrecht zuerkannt, so kann der an erster Stelle mit 1000 M. Angekaufte verlangen, den II. Preis (4000 M.) zu erhalten. Er kann also den Unterschied zwischen 4000 und 1000, d. h. 3000 M. als Schaden einklagen. Anders liegt es, wenn die Entscheidung angefochten wird von einem Bewerber, der garnicht ausgezeichnet worden ist. Es ist möglich, daß dieser zur Auszeichnung gekommen wäre, wenn einer der Ausgezeichneten wegfällt. Das läßt sich aber nicht beweisen, weil niemand weiß, wie das Preisgericht entschieden haben würde. Es können nur Ausnahmefälle sein, die hier von Erfolg begleitet sind. Ebenso

schwierig ist die Entscheidung, wenn dem Preis-Gericht die Befugnis eingeräumt ist, die Höhe der Preise nach Gutdünken zu bemessen oder gar von einer Preisurkennung abzusehen, wenn kein würdiger Entwurf vorliegt. In einem solchen Falle würde selbst der preisgekrönte Bewerber, wenn ein vor ihm ausgezeichnete Bewerber mit Unrecht ausgezeichnet ist, nicht angeben und

beweisen können, welcher Preis ihm zugefallen wäre, wenn der andere weggefallen wäre.

Man sieht, daß die Entscheidung des Preisgerichtes nach den gesetzlichen Bestimmungen beinahe unangreifbar ist. Aber auch die Wettbewerbsgrundsätze des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“, die in zahlreichen Fällen maßgebend sind, versagen in dieser Hinsicht vollständig. Da die gesetzlichen Bestimmungen über den Wettbewerb fast alle nicht zwingender Natur sind, so kann im Preisausschreiben eine abweichende Regelung vorgesehen werden, und da das Preisausschreiben auf allgemeine, anderweit aufgestellte Grundsätze Bezug nehmen kann, so empfiehlt es sich, die Wettbewerbsgrundsätze des Verbandes entsprechend zu ergänzen. Hierbei entsteht die Schwierigkeit, in welcher Weise eine solche Ergänzung zu denken ist. Wenn man zunächst nur dafür eine Gewähr schaffen wollte, daß die Wettbewerbsbestimmungen beachtet werden, so würde es vielleicht genügen, wenn neben den Preisrichtern eine besondere Vertrauensperson tätig wäre, die lediglich für die Beachtung der Bedingungen zu sorgen hätte, ohne natürlich dem Urteil der Preisrichter irgendwie vorzugreifen. Diese Vertrauensperson hätte im Protokoll zu bescheinigen, daß die mit einer Auszeichnung bedachten Arbeiten den Bedingungen entsprechen, oder sie hätte zu bescheinigen, in welcher Weise einzelne der ausgezeichneten Entwürfe von den Wettbewerbs-Bedingungen abweichen. Das Ansehen eines solchen Vertrauensmannes müßte ein derartiges sein, daß die Preisrichter ohne zwingende Gründe von seinem Gutachten nicht abweichen.

Im übrigen kann wirksame Abhilfe gegen die bestehenden Mißstände nur dadurch herbeigeführt werden, daß ein besonderes Rechtsmittelverfahren eingeführt wird. Wenn man von Verletzung der Wettbewerbs-Bedingungen absieht, so könnte als Revisionsgrund nur der Fall angesehen werden, daß von beteiligter Seite in unzulässiger Weise auf die Preisrichter eingewirkt worden ist oder die Preisrichter offenbar unrichtig entschieden haben, sei es, daß sie ein handgreifliches Versehen begangen, sei es, daß sie gegen ihre eigene Ueberzeugung gestimmt haben. Es müßte eine kurze Frist bestimmt werden, innerhalb deren Einspruch zu erheben ist, und diejenige Stelle bezeichnet werden, die über die Einsprüche entscheidet. Wird der Einspruch für zulässig erachtet, so müßte eine nochmalige Beurteilung der Arbeiten durch ein zweites Preisgericht vorgenommen werden. Wenn auch in den meisten Fällen der Einspruch

als unzulässig zu verwerfen sein wird, so ist es doch zweifelhaft, ob die Bauherren auf ein so umständliches und teilweise kostspieliges Verfahren eingehen werden. Will man aber überhaupt eine Nachprüfung der Entscheidung des Preisgerichtes zulassen, so ist ein anderer Weg kaum gangbar. Die Schadenersatz-Ansprüche gegen Preisrichter und Bauherren über das oben angegebene Maß zu erweitern, dürfte weder zweckmäßig noch durchführbar sein. Die Bauherren würden dann lieber von der Ausschreibung eines Wettbewerbes absehen, und die Preisrichter würden ein Amt, das solche Vermögensgefahren in sich birgt, ablehnen. —

Landgerichtsrat Dr. Boethke, Berlin.

* * *

Wir benutzen diese Gelegenheit, um unseren Lesern noch 2 Entwürfe aus dem Wettbewerb darzubieten, die zufällig der gleichen Richtung angehören: den Wettbewerbs-Entwurf des Hrn. Ob.-Brt. Prof. Otto Wagner in Wien und den Entwurf der Hrn. Arch. F. Elstner in Karlsruhe und J. G. Uttinger, Architekt und Maler in Luzern, seiner Schüler. Dem schönen Entwurf Wagner's haben wir bereits S. 344 des vorigen Jahrganges eine Würdigung zuteil werden lassen. Die Hrn. Elstner und Uttinger sind nicht, wie verschiedene andere Verfasser, der Versuchung verfallen, einen über die im Programm festgesetzten Mittel hinausgehenden Ideal-Entwurf zu verfassen. Um die geforderte Raumgruppe zu möglichst großer Monumental-Wirkung zu bringen, haben sie Friedenspalast und Bibliothek nach außen als eine geschlossene Anlage zusammengefaßt; im Grundriß jedoch finden beide eine sachliche Trennung. Der beherrschende Raum des Palastes ist die vordere große Halle mit der Monumentaltreppe; er ist zugleich als Repräsentationsraum gedacht und soll als Wandelhalle verbindendes Glied für alle Räume sein. Im übrigen ist die Gesamtanlage von dem Gesichtspunkte betrachtet, daß es sich um ein Gebäude handelt, das nicht einem regen öffentlichen Verkehr dient, sondern mehr abgeschlossene Beratungs- und Arbeitsstätte einer Körperschaft ist. Das Äußere erhält ein charakteristisches Gepräge durch die in Kupfer gedeckte Pyramide. Die strenge architektonische Gliederung verzichtet fast ganz auf ornamentalen Schmuck und setzt an seine Stelle die Plastik aus Stein und Majolika, aus Bronze und anderen Edelmetallen. Für die Ausschmückung aller Räume mit Werken der Malerei und Bildhauerei ist reichliche Gelegenheit geboten. —

Vereine.

Das Schinkelfest des Architekten-Vereins zu Berlin fand nach altem Brauche am 13. d. Mts., dem Geburtstage Schinkel's, in den Festräumen des Vereinshauses unter lebhafter Beteiligung der Mitglieder und zahlreicher Gäste statt, unter denen sich auch der Hr. Minister der öffentlichen Arbeiten v. Breitenbach, der Unterstaatssekretär Dr. Holle, der Prorektor der Technischen Hochschule Geh. Reg.-Rat Prof. Flamm, die Landtags-Abgeordneten Kindler und Macco, Vertreter des Bezirksvereins Deutscher Ingenieure in Berlin, des Vereins für Eisenbahnkunde und der Vereinigung Berliner Architekten und Vertreter der angesehensten Berliner Tages-Zeitungen befanden. Die festliche Sitzung wurde eingeleitet durch Gesang des Domchores, dann erstattete der Vereinsvorsitzende Hr. Ob.- u. Geh. Brt. Stübben den Jahres-Bericht, der einen Rückblick gab über die Entwicklung und die Tätigkeit des Vereins und auf solche Vor- und Nachteile des Vorjahres, die für die Entwicklung der Baukunst und die Stellung des Faches von Wichtigkeit waren.

Wir entnehmen den Mitteilungen, daß der Verein am Ende 1906 eine Mitgliederzahl von 2463 besaß, von denen 838 in Berlin und den Vororten wohnen, d. s. 106 mehr als zu Anfang 1906. Durch den Tod verlor er 14 einheimische und 23 auswärtige Mitglieder, unter ihnen Baukünstler und Ingenieure von anerkanntem Ruf, während das Diplom für 50jährige Mitgliedschaft an 5 Mitglieder verliehen werden konnte. Der wertvollste Besitz des Vereins, seine Bibliothek, zählte bei der Revision im August 1906 an Büchern 11956, an Zeitschriften 5656 Bände. Einen bedeutenden und wertvollen Zuwachs hat die Bibliothek seitdem durch den Nachlaß des Hrn. Bmstrs. Strauch erhalten, der dem Verein zu Reise-Stipendien, die auf Grund eines Wettbewerbes, ähnlich dem Schinkel-Wettbewerb, verliehen werden sollen, auch eine Stiftung in Höhe von 100000 M. hinterlassen hat. Die Benutzung der Bibliothek war eine sehr rege, sodaß das darin verwendete Kapital also nicht brach liegt. An Versammlungen fanden i. J. 1906 im ganzen 22 statt, davon 2 Vortrags-Abende mit Damen, an Besichtigungen von interessanten Bauten 5. Von den Monats-

Wettbewerben auf dem Gebiete der Architektur wurden alle 7, von den 5 Aufgaben für Ingenieure nur 2 gelöst und den Siegern Vereins-Andenken zuerkannt. Ueber den Ausfall des diesjährigen Schinkel-Wettbewerbes haben wir schon S. 136 berichtet. Durch Vertreter war der Verein beteiligt bei dem VII. Internationalen Architekten-Kongreß in London, dem VII. Tage für Denkmalpflege in Braunschweig, dem II. Tage für protestantischen Kirchenbau, der XXXV. Abgeordneten- und XVII. Wander-Versammlung des Verbandes Deutscher Arch.- u. Ing.-Vereine in Mannheim und bei dem 50jährigem Stiftungsfest des Vereins Deutscher Ingenieure in Berlin.

Nach Erstattung des Jahresberichtes wurden den Siegern im diesjährigen Wettbewerb seitens des Hrn. Ministers der öffentl. Arbeiten mit Worten der Anerkennung und des Anspornes die Schinkel-Plaketten überreicht, worauf ihnen auch der Vereins-Vorsitzende die herzlichsten Glückwünsche namens des Vereins aussprach. Dann folgte der Festvortrag des Abends, den Hr. Geh. Ob.-Brt. Dr.-Ing. Sympher über „Talsperrenbau in Deutschland“ hielt, ein zeitgemäßes Thema, das, in klarer und überzeugender Weise behandelt, mit allgemeinem Beifall aufgenommen wurde. Wir geben den wesentlichen Inhalt des gehaltvollen Vortrages an anderer Stelle wieder. Gesang des Domchores schloß die schlichte Feier, an die sich nun die Besichtigung der ausgestellten Schinkel-Wettbewerbs-Entwürfe und ein einfaches Festmahl anschloß. Das Ministerium der öffentl. Arbeiten war dabei, da der Hr. Minister am Bleiben verhindert war, durch Minist.-Dir. Exzellenz Hinckeldeyn, den langjährigen erfolgreichen Vorsitzenden des Vereins, und durch Minist.-Dir. v. Doemming vertreten. In froher, von Trinksprüchen, Gesängen und heiteren Gesprächen gewürzter Stimmung blieb man noch lange vereint. —

Inhalt: Die geplante Umgestaltung der Stuttgarter Eisenbahn-Anlagen. (Fortsetzung.) — Der Wettbewerb betr. Entwürfe für den Friedenspalast im Haag. — Vereine. —

Hierzu eine Doppel-Planbeilage der Stuttgarter Eisenbahn-Anlagen.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, O. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich L. V.: Fritz Eisele, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachf., P. M. Weber, Berlin.



Straßendurchbruch in St. Johann a. d. Saar. Blick in den großen Hof nach der Kathol. Kirchstraße zu.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLI. JAHRGANG. NO. 23. BERLIN, DEN 20. MÄRZ 1907.

Die geplante Umgestaltung der Stuttgarter Eisenbahn-Anlagen. (Schluß.)



Der Gesamt-Aufwand für den Haupt-Bahnhof (einschließlich Bahnpost-Anlage, Zufahrtslinie bis zu den beiden Tunneln, Erweiterung des Nordbahnhofes sowie auch einschließlich eines neuen Empfangs- und eines Generaldirektions - Gebäudes) ist wie folgt geschätzt: Grunderwerb 33 500 000 M., Bau-Kosten 41 550 000 M., zusammen 75 050 000 M.; Rückeinnahmen 23 400 000 M., bleiben noch 51 650 000 M., während sich der Entwurf I trotz etwas niedrigerer Baukosten, wie schon bemerkt, 12,6 Mill. M. teurer stellen würde, weil den Grunderwerbskosten keine entsprechend hohen Einnahmen gegenüber stehen. Der Betriebsaufwand wird sich bei beiden Entwürfen nahezu gleich hoch stellen. —

Im Zusammenhange mit dem Umbau des Stuttgarter Bahnhofes ist der viergleisige Ausbau der Hauptbahnstrecke Stuttgart—Ludwigsburg und Stuttgart—Cannstatt—Untertürkheim vorgesehen. Auf der ersten Linie kann die Erweiterung auf der vorhandenen Strecke selbst erfolgen. Erforderlich wird dafür die Herstellung eines zweiten zweigleisigen Pragtunnels. Vom Tunnelaustritt an bis Zuffenhausen legt sich das neue Gleispaar in gleicher Höhenlage neben das alte. Die Neuanlage soll dem Fernverkehr, die alte dem Vorortverkehr dienen. Bemerkt sei hier, daß der an dieser Strecke liegende Bahnhof Feuerbach sich bereits aus im Jahre 1905 bewilligten Mitteln im Umbau befindet. Ueber die Führung der

neuen Gleise zwischen Kornwestheim und Ludwigsburg ist Bestimmung noch nicht getroffen, da für den Bahnhof an letzterem Ort Pläne noch nicht vorliegen. Für den Ausbau der Gesamtstrecke Stuttgart—Ludwigsburg sind, soweit die Kosten nicht schon in anderen Anschlägen enthalten sind, und ohne die Bahnhöfe, 4 Mill. M. veranschlagt.

Für den viergleisigen Ausbau der Strecke Stuttgart—Cannstatt—Untertürkheim kann auf der ersten Strecke bis Cannstatt, wie schon erwähnt wurde, eine Benutzung der alten Linie nicht in Frage kommen, vielmehr ist eine neue viergleisige Bahn mit neuer viergleisiger Neckarbrücke und Durchquerung des Rosensteinparks in seinem unteren Teile zwischen Schloß und Straße erforderlich. Die Kosten der Teilstrecke Stuttgart—Rosensteinpark sind schon in den Kosten für den Hauptbahnhof enthalten, der Rest bis Cannstatt ist auf 3,3 Mill. M. veranschlagt. Von dort bis Untertürkheim hängt die Führung der Linie ab von der Ausgestaltung des Bahnhofes Cannstatt; sie ist derart geplant, daß bis Untertürkheim die alte Strecke ebenfalls aufgegeben wird. Die Gleise werden ebenso wie der Bahnhof Cannstatt derart gehoben, daß eine Gleisunterführung möglich wird. Die stärkste Neigung der Vorortgleise wird auf kurzer Strecke 1:150, die der Ferngleise 1:180 betragen. Auf diese Verlegung der Hauptbahnstrecke entfallen rd. 3,95 Mill. M., die in dem Anschlag für den Umbau des Cannstatter Bahnhofes mit enthalten sind.

Für den Umbau des Bahnhofes Cannstatt, dessen Neuanlage wir in Abbildg. 5 darstellen, sind 11,55 Mill. M. (einschließlich der erwähnten Haupt-

bahnverlegung) vorgesehen, wovon 3,8 Mill. M. auf Grunderwerb fallen. Gegenüber der jetzigen Gestalt sind, abgesehen von der notwendigen Erweiterung und Vermehrung der Gleise folgende grundsätzliche Aenderungen vorgesehen:

1. Hebung der ganzen Bahnhofsanlage für den Personenverkehr, sodaß die jetzige in Schienenhöhe erfolgende Kreuzung der Remsbahn mit der Hauptbahn beseitigt und durch Unterführung ersetzt wird, daß ferner die Ueberschreitung der Gleise durch die Reisenden fortfallen kann, da nun Bahnsteigunterführungen möglich werden, und daß schließlich auch für die Straßen-Unterführungen, die jetzt sehr niedrig sind, die bei dem gesteigerten Verkehr erforderliche größere Lichthöhe gewonnen wird.

2. Trennung des Personen- und Güterbahnhofes, für welch' letzteren in den Seelbergwiesen zwischen dem Seelberg und dem Truppen-Übungsplatz ein geeignetes Gelände zur Verfügung steht, was auch den Vorteil bietet, daß dieser tiefliegende Bahnhof mit dem Bahnhof Untertürkheim durch ein Gleis verbunden werden kann, das sich unter der Hauptbahn durchführen läßt, also den Betrieb der letzteren nicht stört.

Der Personen-Bahnhof verbleibt an der jetzigen Stelle, nimmt aber auch das Gelände des alten Güter-Bahnhofes mit in Anspruch. Die in einer Neigung von 1:400 liegende Bahnhofsfläche wird i. M. auf +226,17 m, d. h. rd. 3,59 m höher als jetzt, gelegt werden. Es sind 6 durchgehende Hauptgleise mit 3 Personen- und 3 Gepäck-Bahnsteigen vorgesehen, die durch Tunnel miteinander verbunden sind. Bahnsteig I ist ausschließlich für den Vorort-Verkehr, II für den Fernverkehr Richtung Stuttgart und III für den Fernverkehr Richtung Eßlingen und Waiblingen bestimmt. Vier weitere durchgehende Gleise sollen als Verkehrs- und Abstell-Gleise dienen. Diese Ausbildung des Bahnhofes bedingt auch eine Veränderung der zweigleisigen Remsbahn vor ihrer Einführung in den Bahnhof auf etwa 700 m Länge, wie aus dem Plane ersichtlich ist. Sie mündet schließlich mit einem Gefälle von 1:80 in den Bahnhof ein, das ihrem früheren stärksten Gefälle entspricht.

Der Güter-Bahnhof erfährt eine erhebliche Vergrößerung gegen früher, die aber erst nach Bedarf zur Ausführung kommen soll. So wird die Länge der Freilade-Gleise von 950 auf 2000 m, die Fläche des Frachtgüter-Schuppens von 800 auf 4000 qm vergrößert, womit auf lange Zeit dem Verkehrsbedürfnis genügt werden könnte. Zwischen Güter-Bahnhof und Bahnkörper der Hauptbahn schiebt sich ein Betriebs-Bahnhof ein zur Bereitstellung von Zügen bei besonderen Gelegenheiten.

Die Verlegung der Hauptbahnstrecke Cannstatt—Untertürkheim macht einen Gelände-Streifen frei, der zur Erweiterung des Bahnhofes an letztgenanntem Orte zweckmäßigerweise verwendet werden kann. Diese Erweiterung, die mit 3,3 Mill. M. veranschlagt ist, bleibt für später vorbehalten.

Für die Erweiterung des Bahnhofes Kornwestheim werden 5 Mill. M. angesetzt. Sie soll in dem Sinne erfolgen, daß der bisherige Bahnhof als leistungsfähiger Rangier-Bahnhof, als Vorbahnhof für den Haupt-Güterbahnhof Stuttgart und den Nord-Bahnhof daselbst benutzt werden kann, weil die Anlage umfangreicher Gleisanlagen in Stuttgart oder in unmittelbarer Nähe davon mit Rücksicht auf die hohen Bodenpreise unwirtschaftlich sein würde.

Es ist schon erwähnt worden, daß auch die am rechten Neckarufer entlang geführte Eisenbahn Cannstatt—Plochingen einer Entlastung bedarf und in voller Länge viergleisig umgebaut werden muß. Eine Führung dieses zweiten Gleispaares im Zuge der alten Bahn gestatten aber die örtlichen Verhältnisse von Untertürkheim an nicht oder doch nur mit hohen Kosten (etwa 15,5 Mill. M.), denen die Vorteile nicht entsprechen würden. Ebenso würde eine Führung an der Berghalde mit Untertunnelung der Stadt Eßlingen in bau- und betriebstechnischer Hinsicht unvorteilhaft

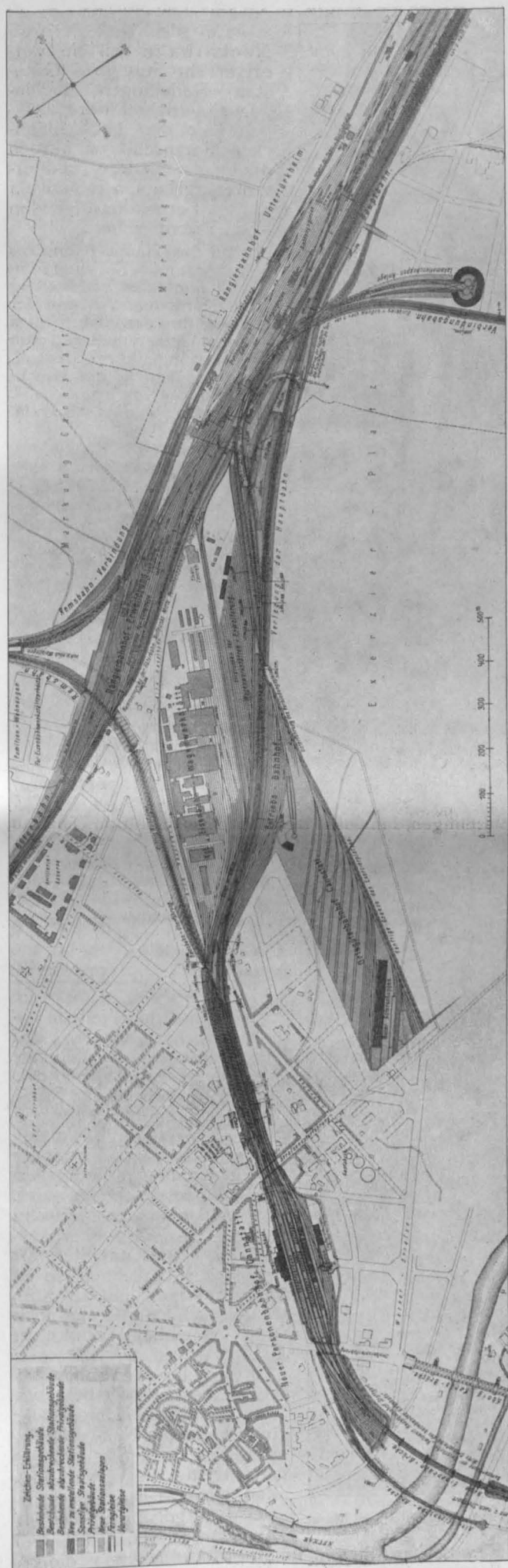
sein, vor allem auch dem Interesse der Stadt Eßlingen nicht entgegenkommen. Man entschloß sich daher, die Entlastung durch ein zweites Gleispaar auf dem linken Neckar-Ufer zu erreichen, wobei der weitere Vorteil entstand, daß ein neues Verkehrs-Gebiet aufgeschlossen wird, sodaß der Ausgabe auch neue Betriebs-Einnahmen gegenüberstehen. Denn es wird durch diese Bahn der Großindustrie die Möglichkeit der Ansiedelung in dem günstigen Gelände des linken Neckarufers zwischen Gaisburg und Plochingen gegeben, dem bisher der Eisenbahn-Anschluß fehlte. Sie gestattet ferner die Anlage und den Anschluß eines Güter-Bahnhofes bei Gaisburg, der infolge der starken Entwicklung Stuttgarts nach Südosten und mit Rücksicht auf die Ausführung eines großen Schlacht- und Viehhofes in Gaisburg ohnehin nötig geworden wäre.

Die neue Linie ist als zweigleisige Hauptbahn gedacht und soll sowohl dem Güter- als dem Personen-Verkehr dienen. Straßenübergänge in Schienenhöhe sollen möglichst vermieden werden. Durch eine Verbindungsbahn (vergl. den Uebersichtsplan der Stuttgarter Bahnanlagen auf der Planbeilage in No. 22), welche den Neckar mit einer Brücke von 200 m lichter Weite überschreitet und die Fern- und Vorortgleise der rechtsufrigen Hauptbahn unterfährt, wird der Anschluß an die Vorortbahn Cannstatt—Untertürkheim erreicht. Es ist dadurch möglich, sowohl die über Cannstatt laufenden Vorortzüge, wie die Güterzüge aus dem Güterbahnhof Untertürkheim auf die linksufrige Neckarbahn überzuleiten.

Die erste Station dieser Bahn ist Wangen, die nicht nur mit 4 Durchgangsgleisen und mit Verladegleisen für den Ortsverkehr, sondern auch mit einigen Gleisen für die Aufstellung und Ordnung von Rangierzügen zu versehen ist, denn an ihrem Südende schließen sich die Verbindungsgleise nach dem tiefliegenden Güterbahnhof Gaisburg an. Von Wangen verläuft die Bahn am linken Neckarufer über Hedelfingen, Weil (Station für den Rennplatz-Verkehr), den gegenüber der Stadt neu anzulegenden Bahnhof Eßlingen, dann über Berkheim bis zur Station Deizisau, von wo sie mit einer 400 m-Krümmung zum Neckar abschwenkt, diesen auf einer eisernen Brücke überschreitet und schließlich in den bestehenden Bahnhof Plochingen einläuft. Die Länge der eigentlichen linksufrigen Bahn Wangen—Plochingen beträgt 14,22 km, die der Verbindungsbahn Wangen—Untertürkheim 2,15 km. Die stärkste Neigung ist 1:100, der kleinste Krümmungshalbmesser 300 m. Die Gesamtkosten einschl. der Verbindungsbahn sind auf 15,7 Mill. M. nach dem generellen Entwurfe veranschlagt, stellen sich also etwa ebenso hoch, wie der viergleisige Ausbau der rechtsufrigen Strecke, enthalten dafür aber auch 5 Mill. M. für die Verbindungsbahn und den Güterbahnhof Gaisburg und den Bahnhof Wangen, welche Anlagen auf alle Fälle ausgeführt werden müßten, denn sie sind besonders dringlich und sollen daher auch zuerst in Angriff genommen werden. Die alte Hauptbahnstrecke würde durch die neue eine Entlastung von täglich 50 Güterzügen erfahren, sodaß auf absehbare Zeit hinaus wenigstens dann ein weiterer Ausbau der alten Linie nicht erforderlich wird.

Nach vollständiger Ausführung der geplanten Erweiterungs- und Neubauten in und um Stuttgart wird auf den Strecken Stuttgart—Ludwigsburg und Stuttgart—Untertürkheim der Vorortverkehr vom Durchgangsverkehr vollständig getrennt und auf besondere Vorortgleise verwiesen, und zwar wird sowohl in der Richtung Ludwigsburg wie in der Richtung Cannstatt das von Stuttgart aus gesehen links liegende Gleispaar für die Vorortzüge, das rechts liegende für den Fernverkehr benützt werden. Auf die Vorortgleise sollen nach vorläufiger Annahme auch die zwischen Stuttgart-Nordbahnhof und Kornwestheim verkehrenden Güterzüge verwiesen werden.

Auf dem Hauptbahnhof Stuttgart ist die Trennung des Nah- und Fernverkehrs in den Richtungen Feuerbach und Cannstatt ebenfalls durchgeführt. Nah- und Fernzüge können, ohne einander zu



Abbildg. 5. Die geplanten Bahnanlagen in Cannstatt und bei Untertürkheim. (Vergl. den alten Plan Abbildg. 2 in No. 20.)

behindern, gleichzeitig ein- und auslaufen. Nur die Züge der Gäubahn laufen auf den für sie bestimmten Gleisen ohne Trennung in Nah- und Fernverkehr aus und ein. Die Benützung der Hallengleise ist vorläufig wie folgt gedacht:

Gleis 1 und 2 Vorortzüge von und nach Richtung Cannstatt,

Gleis 3 und 4 Vorortzüge von und nach Richtung Feuerbach,

Gleis 5 und 6 Gäubahnzüge,

Gleis 7, 8, 9 und 10 Fernzüge von Cannstatt und nach Feuerbach,

Gleis 11, 12, 13 und 14 Fernzüge von Feuerbach und nach Cannstatt.

Die Schnellzüge Berlin—Osterburken—Mailand werden von dem Ferngleis der Richtung von Feuerbach aus auf Gleis 10 und die Schnellzüge Mailand—Berlin von dem Einfahrtsgleis der Gäubahn auf Gleis 7 übergeleitet. Abgesehen von der bei dem Schnellzug Berlin—Mailand nicht zu vermeidenden Kreuzung mit dem Ferngleis von Cannstatt finden keine schienengleichen Kreuzungen von ein- und ausfahrenden Zügen statt, da die Linien auf freier Strecke über einander weg geführt sind.

Die Durchgangszüge Bretten—Ulm und Ulm—Bretten fahren auf die Gleise 14 und 7 ein; da die Ausfahrtsgleise für sie neben den Einfahrtsgleisen angeordnet sind, so vollzieht sich der Uebergang (Richtungswechsel) in der einfachsten Weise. Im Falle von rascher Aufeinanderfolge der Durchgangszüge bei besonderen Anlässen sind für jede der beiden Richtungen 3 weitere Hallengleise zugänglich, und zwar für die Richtung von Feuerbach die Gleise 11, 12 und 13, und für die Richtung von Cannstatt die Gleise 8, 9 und 10. Ein Uebergehen der Fernzüge von Cannstatt auf die Gäubahn sowie in umgekehrter Richtung ist durch Weichenstraßen ermöglicht, ebenso ein Durchlaufen der Vorortzüge der Richtungen Feuerbach und Cannstatt, wenn sich in der Zukunft ein Bedürfnis hierfür geltend machen sollte.

Die rasche Ueberführung von Wagen von einem Zug zum anderen, das rasche Ein- und Ausstellen von Kurs-Spezialwagen, Speise-, Schlafwagen usw.) ist durch geeignete Weichenstraßen und die Anordnung von Sackgleisen zwischen den Fahrgleisen möglich gemacht.

Auch im Güterverkehr werden wesentliche Aenderungen eintreten. Zwischen Ludwigsburg und Kornwestheim benutzen die Güterzüge nach vorläufiger Annahme die Ferngleise. Die vom Rangierbahnhof Kornwestheim ausgehenden Lokal-Güterzüge sollen zwischen Kornwestheim und Zuffenhausen die Vorortgleise, zwischen Zuffenhausen und Feuerbach besondere Gütergleise und sodann wieder die Vorort-Gleise auf die Länge des Pragtunnels benutzen, um auf den Nordbahnhof überzugehen, von wo aus die für den Hauptbahnhof bestimmten Wagen auf besonderer eingleisiger Güterbahn dorthin befördert werden. Auch ist die Führung direkter Züge Kornwestheim—Hauptbahnhof Stuttgart ohne Aufenthalt auf dem Nordbahnhof möglich. In derselben Weise werden die Güterwagen in umgekehrter Richtung befördert. In der Richtung Cannstatt geht der Lokal-Güterverkehr auf der bestehenden eingleisigen Bahn bis zum Güterbahnhof Untertürkheim; dabei sollen nur auf dem Bahnhof Cannstatt auf eine kurze Strecke die auch dem Vorortverkehr dienenden Hauptgleise für die Durchfahrt in Anspruch genommen werden. Von Untertürkheim bis Plochingen und umgekehrt laufen auf der Hauptbahn nur noch Lokal-Güterzüge, welche die Bahnhöfe Obertürkheim, Eßlingen und Altbach zu bedienen haben. Alle anderen Güterzüge, und zwar nach dem jetzigen Stand etwa 50 Züge



Ansicht an der Katholischen-Kirchstraße.



Straßendurchbruch in St. Johann a. d. Saar. Altes Gebäude mit neuem Erdgeschoß am Markt.

in beiden Richtungen zusammen, werden in Zukunft Erweiterungs-Bauten in Angriff zu nehmen, die zur Beseitigung besonderer Mißstände erforderlich sind

Auf der linksufrigen Neckarbahn soll ein Vortverkehr Stuttgart—(Cannstatt)—Hedelfingen—Plochingen eingerichtet werden. —

Nach den überschläglichen Voranschlägen werden die geplanten Neu- und Erweiterungsbauten in und um Stuttgart etwa die folgenden Kosten verursachen:

Umbau des Haupt-Bahnhofes Stuttgart nach Entwurf II einschließlich der Erweiterung des Nordbahnhofes und der Herstellung der Zufahrtslinien bis zum Pragtunnel und zum Rosensteinpark 75 050 000 M. und abzüglich der Rück-Einnahmen von 23 400 000 M. noch 51 650 000 M.

viergleisiger Ausbau der Strecke Stuttgart-Cannstatt 3 300 000 „

viergleisiger Ausbau der Strecke Stuttgart-Kornwestheim 2 500 000 „

viergleisiger Ausbau der Strecke Kornwestheim-Ludwigsburg 1 500 000 „

Umbau und Erweiterung des Bahnhofes Cannstatt einschließl. der Verlegung der Hauptbahn zwischen Cannstatt und Untertürkheim 11 550 000 „

Erweiterung des Güterbahnhofes Untertürkheim 3 300 000 „

Erweiterung des Bahnhofes Kornwestheim 5 000 000 „

Bau der linksufrigen Neckarbahn einschließl. des Güterbahnhofes Gaisburg 15 700 000 „

zusammen 94 500 000 M.

Es muß dabei jedoch damit gerechnet werden, daß durch die unvorhergesehenen Wertsteigerungen die Grund-Erwerbskosten und durch weiteres Steigen der Löhne und Materialpreise die Baukosten steigen können, und zwar um so mehr, je länger die Ausführung hinausgeschoben wird.

Will man den Aufwand für die Neu- und Erweiterungsbauten in und um Stuttgart im ganzen berechnen, so ist zu den obigen, mit 94,5 Mill. Mark geschätzten Kosten noch hinzuzurechnen der mit etwa 4 Mill. Mark zu schätzende Aufwand für den Umbau des Bahnhofes Ludwigsburg.

Mit der Ausführung der beschriebenen Neu- und Erweiterungsbauten kann nicht gleichzeitig begonnen werden, sondern es muß schrittweise vorgegangen werden. Zunächst sind die Neu- und Erweiterungsbauten in Angriff zu nehmen, die zur Beseitigung besonderer Mißstände erforderlich sind

oder weniger dringlichen Arbeiten vorauszugehen haben. Am dringendsten erscheint die Erwerbung des Grund und Bodens, um sich diesen rechtzeitig gegen einen nicht zu hohen Aufwand zu sichern, namentlich da, wo eine baldige Bebauung droht. Für die Ausführung der verschiedenen Entwürfe ist dagegen einjedenfalls längerer Zeitraum in Aussicht zu nehmen. Neben der Rücksicht auf die finanziellen Kräfte des Landes lassen auch der Mangel an technischen Kräften und die Interessen der Industrie ein nicht zu rasches Vorgehen zweckmäßig erscheinen. Es ist daher für die Ausführung sämtlicher Entwürfe ein Zeitraum von 12 Jahren in Aussicht genommen, dessen einzelne Bauperioden sich auf die einzelnen Bauten ungefähr wie folgt verteilen würden:

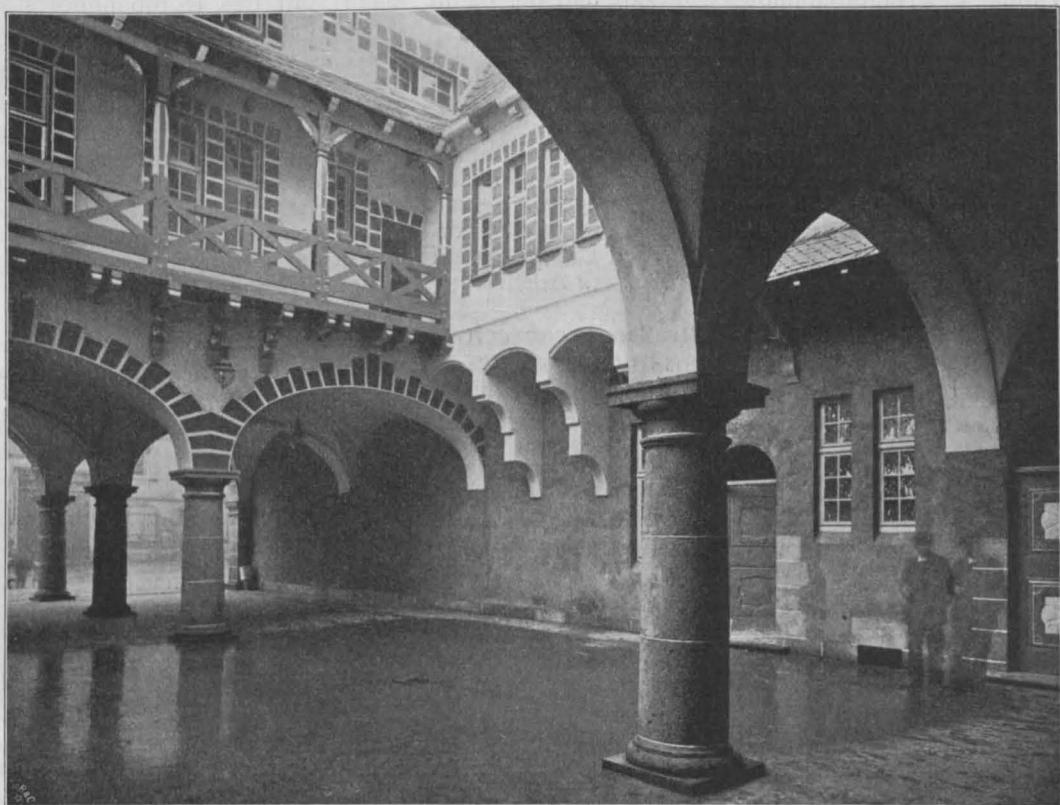
I. Bauabschnitt. Die Verlegung der Hauptbahn Cannstatt—Untertürkheim, Verbindungsgleis Untertürkheim—Wangen (Gaisburg), Beginn mit dem Umbau der Hauptbahnhöfe Stuttgart, Cannstatt.

II. Bauabschnitt. Umbau der Hauptbahnhöfe Stuttgart, Cannstatt, Bau der linksufrigen Neckarbahn, Teilstrecke Wangen—Eßlingen, Erweiterung des Bahnhofes Kornwestheim.

III. Bauabschnitt. Umbau der Hauptbahnhöfe Stuttgart u. Cannstatt, Bau der linksufrigen Neckarbahn, Teilstrecke Eßlingen—Plochingen, Erweiterung des Bahnhofes Kornwestheim und des Güter-Bahnhofes Untertürkheim.

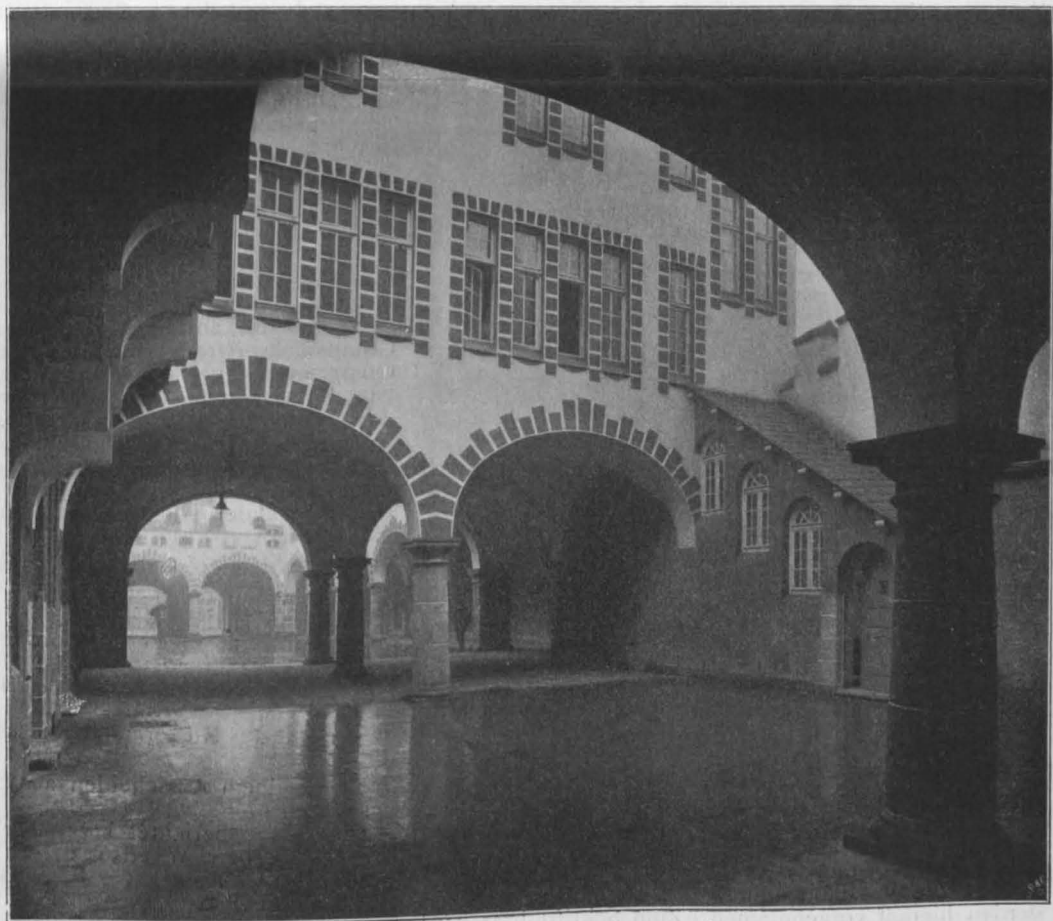
IV. Bauabschnitt. Der Umbau des Haupt-Bahnhofes Stuttgart, viergleisiger Ausbau der Strecke Zuffenhausen—Kornwestheim, Erweiterung des Nordbahnhofes Stuttgart.

V. Bauabschnitt. Fortsetzung der Arbeiten beim Umbau des Hauptbahnhofes Stuttgart, viergleisiger Ausbau der Strecke Kornwestheim—Ludwigsburg.



Oestlicher Treppenaufgang.

Kleiner Hof. Blick nach der Katholischen-Kirchstraße.



Westlicher Treppenaufgang.

Kleiner Hof. Blick nach dem Markt.

Straßendurchbruch in St. Johann a. d. Saar.

VI. Bauabschnitt. Vollendung des Umbaues des Hauptbahnhofes Stuttgart und Abschluß aller Arbeiten.

Dabei ist natürlich eine Verschiebung in den Bauabschnitten vorbehalten, falls ein anderes Vorgehen durch die Aenderung der Verhältnisse geboten erscheint.

Zu Grund-Erwerbungen und Vorarbeiten für den Umbau des Hauptbahnhofes Stuttgart und die damit zusammenhängenden Neu- und Erweiterungs-Bauten sind durch die bisherigen Kredit-Gesetze bereits rd. 15,06 Mill. M. bereitgestellt und bis auf 1,27 Mill. M. schon bis Ende 1906 verbraucht worden. Für 1907/08 werden weitere 18 Mill. M. angefordert.

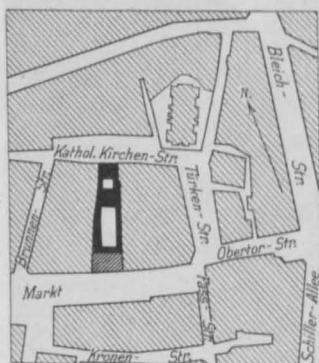
Nachdem fast ein Jahrzehnt lang über die Stuttgarter Bahnhofsfrage verhandelt und diese von allen Seiten gründlich erwogen worden ist, hegen wir keinen Zweifel, daß der Württembergische Landtag den vorliegenden Entwurf, und zwar für den Hauptbahnhof selbst den Entwurf II (Schillerstraße), zur Ausführung

annehmen und damit eine Entscheidung herbeiführen wird, die auf alle Fälle erwünscht ist. Wir haben früher auch Diejenigen zu Worte kommen lassen, welche die Frage auf eine andere Weise lösen, vor allem statt des Kopfbahnhofes einen Durchgangsbahnhof schaffen wollten, und waren selbst geneigt, letzterer Lösung im Prinzip für den großen Durchgangsverkehr den Vorzug zu geben, wobei wir jedoch nicht verkannten, daß die schwierigen örtlichen Verhältnisse der Stadt und die besonderen Bedürfnisse des Landes und schließlich Erwägungen wirtschaftlicher Natur den Ausschlag zur Beibehaltung des Kopfbahnhofes geben könnten. Aus diesen Gesichtspunkten heraus ist auch die Regierung zu dem Ergebnis gekommen, das in der jetzigen Vorlage niedergelegt ist und vorstehend in seinen Hauptzügen wiedergegeben wurde.

Straßendurchbruch in St. Johann a. d. Saar.

Architekt: Gust. Schmoll in St. Johann-Saarbrücken. (Hierzu die Abbildungen S. 157, 160 und 161.)

In Brand, welcher vor einigen Jahren die minderwertigen Hintergebäude des zwischen Markt und der Katholischen-Kirche gelegenen städtischen Grundstückes zerstörte, war die Veranlassung, einem Straßendurchbruch an dieser Stelle näher zu treten, um dem Marktverkehr, welcher mehr Raum verlangte, eine Ausdehnungsmöglichkeit zu schaffen nach einer Seite, wo er sich von dem starken Durchgangs-Verkehr unbehelligt abwickeln kann. Die Stadtgemeinde erließ zur Lösung dieser Aufgabe einen auf die Architekten der Saar-Städte beschränkten Wettbewerb, bei welchem dem nun ausgeführten Entwurf der I. Preis zufiel. Als Haupt-Programmpunkt war verlangt, daß eine Verbindung zwischen Markt und der Katholischen-Kirche geschaffen werde, welche das in noch gutem baulichen Zustande befindliche Gebäude am Markt möglichst erhalten sollte. Außerdem war gewünscht, den dahinterliegenden, von schlechten Baulichkeiten bedeckten Teil, möglichst dem Markt-Verkehr dienstbar zu machen, sodaß



Lageplan.



Erdgeschoß.

Was die Ausführung anbelangt, so machten der sehr unregelmäßige Grundriß und die geringe Breite des Grundstückes eine Lösung der Aufgabe besonders schwierig. Die zu beiden Seiten gelegenen Nachbargebäude waren derart minderwertig, daß sie unbedingt für das Auge verdeckt werden mußten. Das Vordergebäude am Markt, welches ein 1 m über dem Bürgersteig gelegenes Erdgeschoß besaß, sodaß eine mittlere Konstruktionshöhe vom Bürgersteig bis Fußboden I. Obergeschoß von 4,5 m zur Verfügung stand, wurde nahezu in der Mitte durch eine zweischiffige Halle derart durchbrochen, daß das I. und das II. Obergeschoß von dem Durchbruch selbst unberührt blieben. Die Hauptwohntreppe, welche sich unglücklicherweise an dieser Stelle befand, wurde seitlich von diesem Durchbruch gelegt und in das alte Treppenhaus des ersten Geschosses hinübergeführt, sodaß auch dieses in den beiden oberen Geschossen bestehen bleiben konnte. Die übrigen Teile der Anlage sind vollständig neu aufgeführt. Es führt zunächst der eben erwähnte zweischiffige Durchbruch auf einen großen, von Arkaden umgebenen Hof, welcher auf der östlichen Seite an die Nachbargrenze heranrückt, auf der westlichen Seite eine dreieckige Bodenfläche liegen läßt, auf welcher eine öffentliche Abortanlage, ein Raum für den Marktmeister und ein Geräteraum Platz gefunden haben. An diesen Hof schließt sich nördlich ein Quergebäude, welches seitlich die Treppenhäuser enthält, im übrigen auf Säulen gestellt ist und den Raum im Erdgeschoß zu Marktzwecken bzw. als Straße freiläßt. Dieses Gebäude sowie das an der Katholischen-Kirche erstellte Gebäude sind in der Achse gegen den großen Hof verschoben, eine Tatsache, welche in Wirklichkeit kaum auffällt. Durch den sehr unregelmäßigen Grundriß ergaben sich bei logischer Entwicklung des Aufrisses sehr malerische Architekturbilder.

Besonders interessant ist die Anordnung der Treppe des Gebäudes an der Katholischen-Kirche. Die Grundstücksbreite war an dieser Stelle nach Abzug der Grenzmauern noch 9 m. Diese Breite durfte durch Einbauen eines Treppenhauses nicht weiter vermindert werden. Es wurde deshalb das Treppenhaus in der von der Katholischen-Kirche zurückliegenden, in das Nachbargrundstück einspringenden Ecke so angelegt, daß es sich im I. Obergeschoß in einem erkerartigen Ausbau in das Gebäude an der Katholischen-Kirche hinüberführen ließ.

Dieses letztere Gebäude enthält Wohnungen, in den übrigen Räumen sind das Saar-Museum und eine öffentliche Lesehalle untergebracht.

Die Fassade an der Katholischen-Kirche ist in Kaiserslauterer Sandstein und in Putz ausgeführt, während die inneren Höfe ausschließlich geputzt sind. Die Flächen sind weiß, die Quaderung ist tief gelb. Die Säulen sind aus Niedermendiger Basaltlava hergestellt.

ihm bei seinem Ausscheiden aus dem Amte den Dank des Vereins aus.

Hr. Erbe berichtet kurz über die Beratungen des Ausschusses betr. Wiederaufbau der St. Michaeliskirche. Der Ausschuß hat ein Gutachten erstattet, in welchem die Baugeschichte und die Bedeutung der abgebrannten Kirche eingehend gewürdigt werden und sodann auf das Gutachten der technischen Kommission eingegangen wird, auf Grund dessen die Senats- und Bürgerschafts-Kommission eine Wiederherstellung der durch Feuer zerstörten Bauteile der St. Michaeliskirche in Anregung bringt. (Inzwischen beschlossen. Die Redaktion.)

Vereine.

Arch.- u. Ing.-Verein zu Hamburg. Vers. am 14. Dez. 1906. Vors. Hr. Bubendey, anwes. 62 Pers. Der Vorsitzende berichtet in Vertretung des Hrn. Mohr über die Sitzung des Vertrauens-Ausschusses vom 10. Dez. Die Wahlen zum Vorstand und zu den Vereins-Ausschüssen werden hierauf vorgenommen. Zum Schriftführer wird Hr. Stein wieder gewählt, als Rechnungsführer Hr. Himmelheber neu gewählt.

Der Vorsitzende gedenkt mit Worten herzlicher Anerkennung der $q\frac{1}{2}$ Jahre, während deren Hr. Groothoff zum Besten des Vereins die Kasse geführt hat, und spricht

Der Vereinsausschuß ist der Ansicht, daß die Aufgabe größer sei, als die Senats- und Bürgerschafts-Kommission dies annahm, und eine künstlerische Neuschöpfung in wesentlichen Teilen erfordere, da es nicht möglich sein werde, das alte Bild in seinen Einzelheiten wiederherzustellen. Der Ausschuß empfiehlt daher beim Wiederaufbau die pietätvolle Erhaltung der künstlerischen Werte der Kirche unter möglichstster Anlehnung an die Raumformen des alten Baues, unter tunlichster Benutzung der vorhandenen Baureste, im übrigen aber Freiheit für eine charakteristische, individuelle künstlerische Durchbildung der neu zu schaffenden Teile, unter Vermeidung einer leblosen Kopie des Gewesenen. Der einzige Weg zur Auffindung einer geeigneten künstlerischen Kraft sei der öffentliche Wettbewerb.

Hr. Haller hat im Gegensatz hierzu eine Resolution beantragt, in welcher als Hauptaufgabe die pietätvolle Erhaltung der baugeschichtlichen und künstlerischen Werte der Kirche, unter tunlichster Benutzung der Baureste und unter möglichstster Anlehnung an die Formensprache des alten Baues auch da empfohlen wird, wo einzelne Bauteile aus reinen praktischen Gründen zu verändern sein werden. Zur Lösung dieser Aufgabe dürfte es im Hamburgischen Architektenkreise nicht an geeigneten künstlerischen Persönlichkeiten fehlen, und es sei zu hoffen, daß die richtige Wahl auch ohne einen öffentlichen Wettbewerb getroffen werde.

In der anschließenden Erörterung, an welcher sich die Hrn. Westfalen, Rambatz, Groothoff, Zimmermann, Blohm, Löwengard, Ruppel, Himmelheber, Heubel, Vivié, Erbe und Claßen beteiligen, wird die vom Ausschuß beantragte Ueberreichung des Gutachtens an die Senats- und Bürgerschafts-Kommission besprochen. Bei der Abstimmung wird der Ausschußantrag mit geringer Mehrheit abgelehnt. Die Angelegenheit wird hierdurch als für den Verein erledigt angesehen. St.

Vers. am 4. Jan. 1907. Vors. Hr. Bubendey, anw. 47 Pers. Hr. Erbe verliest den von ihm verfaßten Jahresbericht 1906, und Hr. Faulwasser berichtet über die von ihm geleiteten Wiederherstellungsarbeiten an der Catharinen- und der St. Georger Kirche.

Bei der Catharinenkirche erstreckten sich die Arbeiten im Aeußeren in der Hauptsache auf die Erneuerung des schadhaften Daches und seiner Zubehörteile, im Inneren auf die Anlage einer Zentralheizung, die malerische Ausschmückung und die Aenderung der Gestühls-Anordnung. Die Kosten sämtlicher Arbeiten betrugen 120—130000 M.

Die St. Georger Kirche erforderte verhältnismäßig kostspielige Wiederherstellungsarbeiten, da sich viele ihrer Konstruktionen als ungewöhnlich mangelhaft herausstellten; auch wurde eine Verstärkung mehrerer Pfeilerfundamente vorgenommen, um ein weiter zu befürchtendes Abgleiten auf der vorhandenen schrägen Alstersandschicht zu verhindern. Die Gesamtkosten betrugen einschließlich der inneren malerischen Ausschmückung, eines Umbaues des unbequemen Gestühles und eines neuen Fußboden-Belages im Chorraum etwa 60000 M.

Eine Anzahl Lichtbilder von beiden Kirchen und die ausgehängten Originalzeichnungen, Aufnahmen und Photographien vervollständigten das den Anwesenden vom Redner vorgeführte Bild seiner Arbeiten. Mit der Verlesung der poetischen und drastisch-überschwenglichen Rede, die vor 150 Jahren bei der Richtfeier der St. Georger Kirche gehalten wurde, schließt Hr. Faulwasser seinen fesselnden Vortrag. — Wö.

Münchener (oberbayer.) Arch.- u. Ing.-Verein. Die Wochenversammlung vom 7. Febr. d. J. brachte zunächst die Verlesung eines von der betr. Kommission ausgearbeiteten vortrefflichen Gutachtens über die Verbandsfrage: „Welche Wege sind einzuschlagen, damit bei Ingenieurbauten ästhetische Rücksichten in höherem Grade zur Geltung kommen?“ In muster-gültiger Form und eingehendster Weise ist darin alles diese Frage Betreffende in Erwägung gezogen und beleuchtet. Es geht nun zur Bekanntgabe und Rückäußerung an die Kreisverbände hinaus, nachdem sein Inhalt einhellige Zustimmung gefunden hatte. Daran schloß sich der Vortrag des Bibliothekars am Magdeburger Kaiser Friedrich-Museum, Dr. Hagelstange, über das Thema: „Was gilt uns Ruskin?“ Dr. Hagelstange entwickelte ein glänzendes, farbenprächtiges und scharf umrissenes Bild dieses Engländers, der zweifellos zu den führenden Geistern des vorigen Jahrhunderts der englischen Nation zu zählen ist. An der Hand der Schilderung des Lebens-ganges, unter Einflechtung charakteristischer Züge aus der Jugend und Studienzeit ließ der Redner diesen Mann, auf dessen Grundlagen der Kunstanschauung heute so manche weiterbauen, emporwachsen. Er beschönigte

nicht dessen aus seiner Zeit und Umgebung mit verflochtene Irrtümer und Mißgriffe, zeigte aber zugleich, wie unbedeutend diese werden, wenn man die zahlreichen Goldkörner von den Schlacken, die nun einmal von allem menschlichen Wissen, Wollen und Können untrennbar sind, scheidet. Er zeigte ferner, wie das Verständnis der kritischen Schriften dieses Mannes über Malerei, Architektur usw. immer lebenskräftiger wird, je mehr man in jene eindringt. Dr. Hagelstange bewies, wie immer und in allem die Natur, ihre unverwüstliche erhabene Schönheit im Kleinsten wie im Größten die untrügliche Führerin dieses Bahnbrechers moderner Kunstforschung und Anschauung war, wie er durch alle Einwürfe und Angriffe auf seine Meinungen sich von dem geraden Wege, auf dem er als Wahrheitsucher und Pfadfinder unbeirrt weiter schritt, nicht abdrängen ließ. Wie eingehend der Redner sich mit der Persönlichkeit Ruskins, seiner Biographie und seinen Werken beschäftigt hatte, zeigte schon der Umstand, daß er ganze Absätze aus jenen wörtlich aus dem Gedächtnis wiedergab und dazu eine Wärme in seinen Gesamt Vortrag legte, die Lichtseiten dieser Persönlichkeit förmlich plastisch herausarbeitete, daß der Hörer mit fortgerissen wurde. Wer nie etwas von John Ruskin, dem glänzenden Lobredner der englischen Präraffaeliten usw. gehört, mußte durch Hagelstanges vortreffliche Schilderung dieses Mannes und seiner Lebensarbeit im Dienste der echten, wahrhaften Kunst dazu veranlaßt werden, sich mit seinen Schriften und Gedanken zu beschäftigen. Dies ist wohl das beste Zeugnis für den Vortrag. — J. K.

Vermischtes.

Ehrungen von Technikern. Als ein erfreuliches Zeichen der Wertschätzung deutscher Fachgenossen im Auslande ist es zu begrüßen, daß der Kaiserliche St. Petersburger Architekten-Verein den derzeitigen und letzten Vorsitzenden des Berliner Architekten-Vereins, die Hrn. Ob.- u. Geh. Bt. J. Stübben und Minist.-u. Ob.-Baudir, Wirkl. Geh. Rat Exzellenz K. Hinckeldeyn zu seinen Ehrenmitgliedern ernannt hat. Der Verein begleitet die Mitteilung dieses Beschlusses an die genannten Fachgenossen mit dem Ausdruck der Ueberzeugung, daß die Wahl ein neues festes Band zwischen den Architekten beider Nachbarländer flechten, und der Hoffnung, daß sie zur Beförderung gegenseitiger Annäherung beitragen werde. —

Eine Ehrung des Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines durch die Stadt Wien verdient besondere Erwähnung sowohl wegen der Form, in der sie erfolgte, als wegen der Veranlassung dazu. Am 7. d. M. wurde durch den Vizebürgermeister Dr. Neumayer, an Stelle des durch schwere Erkrankung verhinderten Bürgermeisters, in feierlicher Sitzung im Rathause, an welcher hervorragende Persönlichkeiten verschiedener Berufsstellung teilnahmen, dem Verein, vertreten durch seinen derzeitigen Vorsitzenden, Prof. Klaudy, die doppelte große goldene Salvator-Medaille überreicht mit einer Ansprache, in welcher die Verdienste des Vereines auf technischem, wissenschaftlichem und humanitärem Gebiete um die Stadt Wien durch seine Vorträge, Beratungen und wertvollen Vorschläge bei vielen wichtigen Aufgaben der Stadtgemeinde mit Wärme hervorgehoben wurden. —

Techniker als Bürgermeister. Wir haben kürzlich ausführlich über die Besetzung einer Bürgermeisterstelle in Karlsruhe mit einem Juristen berichtet, trotzdem die beiden anderen der 3 dortigen Bürgermeisterstellen bereits von Juristen eingenommen werden. Andere große Städte des Landes scheinen dem Gebiete der Technik mehr den ihm gebührenden Einfluß in der städtischen Verwaltung einräumen zu wollen. So wird in Pforzheim Hr. Stadtr. Schultze vom Stadtrat zum Bürgermeister vorgeschlagen. In Mannheim dagegen, wo die Wiederwahl dreier Bürgermeister nötig wurde, waren Bestrebungen im Gange, in eine der Stellen einen Techniker in der Person des Stadtr. Eisenlohr zu berufen. Die Bestrebungen haben zwar einstweilen einen Erfolg nicht gehabt, doch bricht sich die von uns schon seit langem vertretene Ansicht mehr und mehr Bahn, daß bei dem großen Maß der technischen Aufgaben, die einer modernen Stadt zufallen, neben den juristisch gebildeten Bürgermeistern technisch gebildete nicht entbehrt werden können. —

Literatur.

Meyer's Großes Konversations-Lexikon. Sechste gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage. Mit mehr als 11 000 Abbildungen im Text und über 1400 Bildertafeln, Karten und Plänen, sowie 130 Textbeilagen. Leipzig und Wien. Bibliographisches Institut. 1906.

Dreizehnter Band: Lyrik bis Mitterwurzer; Vierzehnter Band: Mittewald bis Ohmgeld. — Preis des Bandes 10 M. —

Das Werk, welches wir zu den stolzesten Erscheinungen des deutschen Bücherwesens rechnen können, das, wie kaum ein anderes Druckwerk, ein gedrängtes Bild der Geistesarbeit der gesamten Kulturwelt ist, das als Zeugnis für deutschen Sammeleifer und deutsche Gründlichkeit fast ohnegleichen dasteht, nähert sich mit dem 13. und 14. Bande dem Abschluß der sechsten Auflage. Mit gleichbleibender Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit, mit unverminderter Schönheit sind auch diese beiden Bände geleitet und ausgestattet. Für unser Gebiet seien aus Bd. 13 an größeren Artikeln erwähnt Madrid und Mailand, mit schönen klaren Karten, deren Art der Wiedergabe in diesem Lexikon von vorbildlicher Klarheit ist; Mainz, Malerei (so knapp zusammenfassend, daß sich ein übersichtliches Bild dieses weiten Kunstzweiges ergibt); Mantua, Marburg, Marienburg (mit einem ungenügenden Grundriß der Burg), Markthallen (mit einer guten zweiseitigen Tafel), Marmor, Materialprüfung (in trefflicher illustrativer Ausstattung), Mauersteine (mit zweiseitiger Tafel), Medaillen (ausgestattet mit 3 musterhaften zweiseitigen Tafeln), Medici, Metallgeld (mit 2 zweiseitigen Tafeln) usw. Zeigen schon diese Artikel eine textliche und illustrative Behandlung, vermöge deren sie zu einem Studienmaterial von besten Eigenschaften werden, so findet sich beides in noch erhöhtem Maße in der Behandlung der naturwissenschaftlichen Gegenstände. Die hier gegebenen farbigen Tafeln sind von seltener Schönheit.

Das bezieht sich im allgemeinen auch auf Bd. 14, wenn auch hier einzelne Artikel eine Anpassung an die Ansprüche unserer Tage bedürfen, z. B. manche Abbildungen des Artikels Möbel; eine dringende Notwendigkeit besteht für den Ersatz der Abbildungen zu dem Artikel Museen, die auch nicht entfernt der Bedeutung des Gegenstandes gerecht werden. Etwas besser ist es mit den Abbildungen für den Artikel Münchener Bauten bestellt, doch dürfte auch hier der vergrößernde Holzschnitt der treueren Autotypie Platz machen können. Ganz vortrefflich sind im Gegensatz hierzu aus dem Gebiete der Astronomie die beiden zweiseitigen Tafeln „Nebel“ und Freude wird man auch über das Kartenmaterial für New-York haben. Die auf eine möglichst Abrundung und Kürze der Artikel gerichteten Maßnahmen der Redaktion haben dieser Auflage gegenüber den vorausgegangenen eine Einbuße an tatsächlichem Material nicht gebracht. —

Erddruck auf Stützmauern von Dr.-Ing. H. Müller-Breslau, Geh. Reg.-Rat, Professor an der Technischen Hochschule in Berlin. Verlag von Alfred Kröner in Stuttgart. 1906. Pr. geh. 4 M.

In keinem anderen Gebiete der Ingenieurwissenschaften stößt der Forscher auf solche Schwierigkeiten und fühlt sich der Konstrukteur so unsicher, wie bei der Berechnung des Erddruckes auf Stützmauern. In vorliegendem Buche will der Verfasser noch nicht das letzte Wort darüber gesagt haben, aber er behandelt die Frage so eingehend, daß der Leser einen klaren Einblick gewinnt und der Konstrukteur, soweit das jetzt schon möglich ist, eine sichere Führung findet.

In der kurz gefaßten und übersichtlichen Entwicklung der verschiedenen, bisher aufgestellten Theorien wird gezeigt, daß sie so ziemlich gleichwertig sind; es wird dabei der Einfluß des Reibungswinkels zwischen Mauerwand und Erde erörtert, eine sehr wichtige Frage, die im allgemeinen viel zu kurz erledigt wird. Aber der Verfasser geht weiter: er zeigt, wie die Annahme einer ebenen Gleitfläche zu einem gewissen Widerspruch führt, der wohl vermuten läßt, daß die Einführung krummer Gleitflächen größere Werte des Erddruckes liefern kann. Dieser Schluß wird durch eine besondere, angenäherte Untersuchung bestätigt; die im folgenden angegebene strengere Lösung von Prof. Kötter zeigt, daß das vereinfachte Verfahren selbst den Anforderungen eines verwehnten Rechners genügt.

Die Behandlung der verschiedenen Aufgaben wird in der Regel analytisch und graphisch durchgeführt; von der eleganten Konstruktion der konjugierten Kräfte- und Schnittrichtungen mittels der Involution wird ausgiebiger Gebrauch gemacht. Man darf wohl annehmen, daß der Leser so weit mit der Geometrie der Lage vertraut ist, daß dieses Hilfsmittel, wodurch die Untersuchung viel an Kürze und Klarheit gewinnt, ihm willkommen sein wird.

Eine große Anzahl numerischer Beispiele trägt viel zur Orientierung in dem schwierigen Gebiete bei und erleichtert die Anwendung der Theorie auf praktische Fälle. Es geht dabei klar hervor, daß die einfachsten Mittel, Rechenschieber und 3-stellige Tabellen der trigonometrischen Funktionen, ebenso gut und vielleicht schneller zum Ziele führen als die graphischen Verfahren.

Im zweiten Abschnitte berichtet der Verfasser über seine Versuche in dem bisher wenig erforschten Gebiete. Die Beschreibung der sinnreich erdachten Apparate ist an und für sich interessant und gibt dem Leser das Gefühl, daß man hier sehr gewissenhaft zu Werke ging und alles geboten hat, um möglichst einwandfreie Ergebnisse zu erzielen. Eine lange Reihe von Versuchen, teilweise ganz neuer Art, bringen wertvolle Angaben und bestätigen die vom Verfasser im ersten Abschnitte gegebenen Ratschläge. Der umfangreiche Arbeitsplan für die zukünftigen Versuche führt uns eine Fülle von Fragen vor, deren Wichtigkeit jedem Konstrukteur einleuchtend ist, und über welche nur sehr mangelhafte oder gar keine Auskünfte vorliegen. Mit berechtigter Spannung erwarten die Fachmänner die vom unermüdlichen Forscher in Aussicht gestellte Ergänzung dieser überaus wichtigen Arbeit. Die Reichhaltigkeit des Werkes, die Klarheit der Darstellung und der überall herrschende praktische Sinn des Verfassers empfehlen aufs wärmste dieses vorzügliche Buch, sowohl für das Studium, wie für den praktischen Gebrauch. —

L. Vianello.

Wettbewerbe.

Ein Preisausschreiben für ein Kriegerdenkmal in Glogau erläßt der dortige Magistrat mit Frist zum 17. Juni d. J. für Architekten und Bildhauer deutscher Nationalität. Das Preisrichter-Amt haben u. a. übernommen Prof. Manzel in Berlin, Prof. Poelzig, Dir. der Kunstgewerbeschule in Breslau, Stadtbrt. Wagner in Glogau. Den Wettbewerbs-Unterlagen, welche gegen 1 M. vom Stadtbauamt zu beziehen sind, entnehmen wir, daß das Denkmal in Erinnerung an die Kriege von 1864, 1866 und 1870/71 auf dem einen Ende eines schmalen, mit gärtnerischen Anlagen zu versehenen Platzes, angrenzend an eine breite Promenade mit schönem Baumbestande, errichtet werden soll. Die Anlage soll mehr architektonischen Charakter in Verbindung mit gärtnerischen Anlagen erhalten, jedoch ohne plastischen Schmuck ganz auszuschließen. Kosten nicht höher als 18000 M., ausschl. Erdarbeiten, Gründung und gärtnerischer Ausschmückung. Verlangt werden von Architekten Lageplan, Ansichten, Grundrisse und Schnitte 1:50, Perspektive, Erläuterungs-Bericht und prüfbarer Kosten-Ueberschlag. Modell erwünscht, aber nicht Bedingung, während für Bildhauer ein solches in mindestens 1:10 vorgeschrieben ist, während dann die Zeichnungen, ausschl. Lageplan, fortfallen. Drei Preise von 600, 400, 200 M., Ankauf für je 100 M. vorbehalten. Es wird beabsichtigt, einen der Preisträger zur weiteren Ausarbeitung bezw. Oberleitung heranzuziehen. —

Im Wettbewerb Progymnasium Berg.-Gladbach ist der Verfasser des zum Ankauf empfohlenen Entwurfes mit dem Kennwort „Sachlich“ Arch. Heinr. Jäkle in Köln a. Rh. —

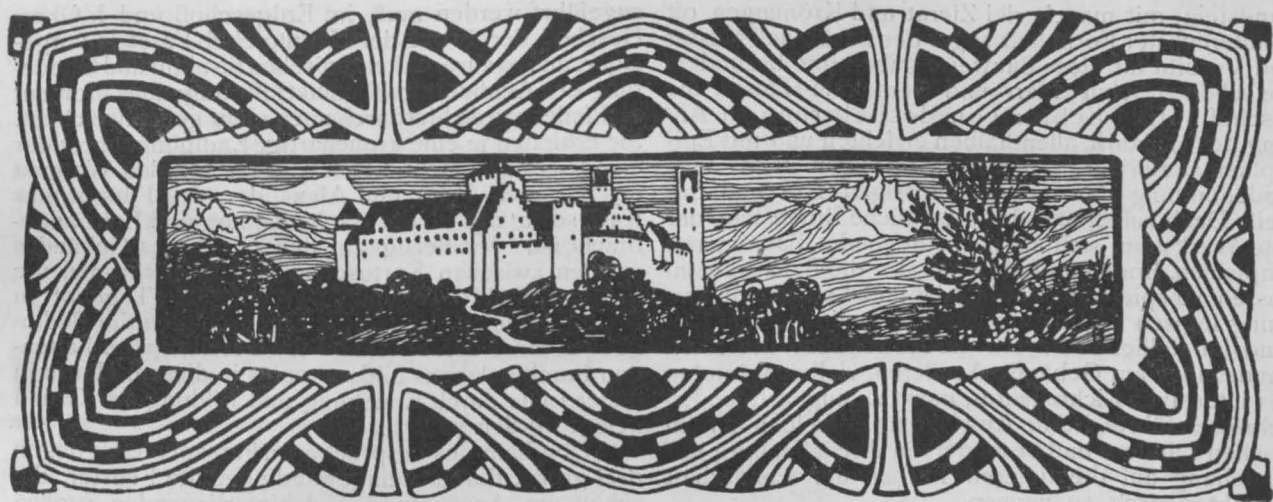
Im Wettbewerb für eine Turnhalle nebst Wohnhaus in Teplitz sind unter 39 Entwürfen zwei I. Preise von je 500 K. verliehen an Bmstr. Franz Kästner & Franz Kündiger in Teplitz-Schönau bezw. an Bmstr. Rud. Stengel in Jägerndorf; ein II. Pr. von 250 K. wurde den Arch. Rud. Sowa & Engelb. Nader in Wien zuerkannt. —

Im Wettbewerb für das Theater in Außig sind unter 42 eingegangenen Entwürfen preisgekrönt: mit dem I. Pr. der Entwurf des Arch. Rud. Krausz in Wien, mit dem II. Pr. der Entwurf der Arch. Fellner & Hellmer in Wien, mit dem III. Pr. der Entwurf des Hrn. Arch. Dr. Fr. Kick in Prag, drei weitere Entwürfe wurden zum Ankauf empfohlen. Dem Preisgericht, das bei der Ausschreibung (vergl. S. 8 und 16) noch nicht genannt war, gehörten u. a. an die Hrn. Ob.-Brt. J. Deininger und Brt. Fr. Schachner in Wien, Geh. Brt. O. March in Charlottenburg.

Zum Preisausschreiben der Landesversicherung-Anstalt Posen betr. ländliche Arbeiterwohnhäuser (s. Nr. 21) sei ergänzend bemerkt, daß dieser sich nicht auf Architekten beschränkt, sondern sich auch an die Baugewerksmeister wendet, daß 3 Entwürfe für ein 1-, 2- und 4-Familienhaus verlangt werden, deren Kosten bei Zugrundelegung von nicht unter 15 M. für 1 cbm umbauten Raumes 3800, 7000 und 13000 M. nicht überschreiten dürfen. Verlangt werden die erforderlichen Grundrisse, je 1 Längs- und Querschnitt, 2 Ansichten in 1:100, dazu ein Erläuterungsbericht. Darstellung in zur Vervielfältigung geeigneter Strichmanier. Außer den 3 Preisen sind Ankäufe vollständiger Entwürfe (also aller 3 Gattungen) zu je 150 M. vorbehalten. Die Anstalt erwirbt durch Preis bezw. Ankauf das Eigentumsrecht der Entwürfe und das Recht, „die Ausführung Jedermann zu gestatten“. —

Inhalt: Die geplante Umgestaltung der Stuttgarter Eisenbahn-Anlagen. (Schluß.) — Straßendurchbruch in St. Johann a. d. Saar. — Ver-eine. — Vermischtes. — Literatur. — Wettbewerbe. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung. G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich i. V.: Fritz Eiselen, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLI. JAHRGANG. NO. 24. BERLIN, DEN 23. MAERZ 1907.



Kaiserin Kunigunde.
Bildhauer Ed. Beyrer jun.
in München.

Die „Höhere weibliche Bildungsanstalt“ in Aschaffenburg. (Schluß aus No. 21.)

Architekt: Ob.-Brt. Ludw. Stempel unter Mitarbeit der Architekten Gebr. Rank in München.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 169.



is vor wenig Jahren zeigte sich auch in der Baukunst das Bestreben, alle bestimmten, scharf ausgeprägten Charaktere zu verwischen, alles Hervorstechende gleichzumachen. Man liebte nicht den volkstümlichen, die Eigenart des Landstriches, der Stadt und der Bevölkerung widerspiegelnden Stil, sondern einen nichtssagenden Kaserenstil. Um so freudiger ist daher der Versuch unserer Architekten zu begrüßen, in Anlehnung an die überkommene örtliche Ueberlieferung, in Würdigung der baulichen Charakteristika des bezüglichen Landesteiles und des Ortes und in Beachtung der Sonderheiten des Volkslebens den Weg für eine moderne und zugleich bodenständige Baukunst anzubahnen. Dieser Weg darf angesichts der Neuschöpfungen Münchener und sonstiger Architekten als sehr gangbar bezeichnet werden. Man hat ihn mit Erfolg auch bei Ausführung des vorliegenden Bauwerkes beschritten.

Die Architektur-Formen des Anstalts-Gebäudes sind demnach nicht in allen Teilen denjenigen historischer Baustile angepaßt. Anderseits sind sie auch nicht unmittelbar modern gehalten, sondern lehnen sich in moderner Auffassung an den fränkischen Renaissance-Stil an. Dabei sollten die Architektur-Teile auch konstruktive Wirkung ausüben.

Für die Durchführung eines Baues im volkstümlichen Geiste ergaben sich aus dem Studium der für Unterfranken typischen Architektur etwa die folgenden Gesichtspunkte: Das Haus, mit der Giebelseite gegen die Straße gekehrt, ist mehrstöckig und vom Grund auf aus Bruchsteinen gemauert, mit ziemlich steilfirstigem Dach, das mit Platten oder Hohl-Ziegeln gedeckt ist. Hof und Garten werden gegen die Straße durch eine Mauer abgeschlossen. Auf schmucke Tor-Pfosten aus Haustein (rotem



Pfalzgräfin Liselotte.
Bildhauer Ed. Beyrer jun.
in München.



HÖHERE WEIBLICHE BILDUNGS-
ANSTALT IN ASCHAFFENBURG

ENTWURF: OB.-BRT. L. STEMPER
UNT. MITARBEIT DER ARCHITEK-
TEN GEBR. RANK IN MÜNCHEN
TEILANSICHT DER HAUPTFRONT

≡ DEUTSCHE BAUZEITUNG ≡

XLI. JAHRGANG 1907 *** NO. 24

Sandstein) mit mancherlei Zierat und Krönungen oft wunderlichster Form hält sogar der Bauer viel. Muster und Vorbild für diese Bauweise gaben ihm besonders die schönen Schul-, Pfarr- und Gemeinde-Häuser, die Bischof Julius Echter von Mespelbrunn zu Anfang des 17. Jahrh. allenthalben errichten und mit Epitaphien zieren ließ. Wie nun die im allgemeinen ebene Bodenbildung den mehrgeschossigen Bau und das steile Dach zuläßt und der ortsübliche Bruchstein, der rote Werkstein, sich als nächstliegendes Baumaterial empfehlen, Boden und Material also die Bauart beeinflussen, so spielen auch Material und Landschaftstimmung logisch und naturnotwendig ineinander. Während im südlichen Bayern die Anwendung des roten Sandsteines am Gebäude-Außeren, vielleicht infolge des intensiven Lichteffektes, meist zu ungünstigen Ergebnissen führte, ist die Anwendung desselben in fränkischen Ländern und besonders in Aschaffenburg mit Beziehung auf die tieferen Farben der Landschaft charakteristisch zu nennen.

Die fränkische Architektur wurde weiter beeinflusst durch geschichtliche Tatsachen, z. B. die bereits erwähnten vorbildlichen Bauten des Bischofs Julius, nach dessen Muster die typischen unterfränkischen Türme mit vierseitigem, schlankem, einmal geknicktem Giebeldache noch heute „Julüstürme“ heißen, oder die Raubzüge der ansässigen Ritter, vor denen man nur in massiven eingefriedeten Häusern sicher war. Schließlich spielt auch das Eigenwesen des Volkeschlaßes eine nicht zu unterschätzende Rolle. Der fränkische Mann ist nicht mißtrauisch, er ist selbstständig, neugierig und gesprächig. Darum liegt er gern im Fenster, das aus diesem Grunde selbst auf dem platten Land große Ausmaße besitzt und auch das Hereinschauen jedem gestattet.

Außer diesen allgemeinen Ursachen kommen für die Architektur einer Stadt noch jene Umstände in Frage, die aus der Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte der Stadt und aus den konfessionellen Verhältnissen heraus der Baukunst eine bestimmte Richtung, hervorstechende Züge geben. Als solche Umstände zählen für Aschaffenburg vor allem die rege Bautätigkeit der Bischöfe von Mainz, von denen Suikart von Bronberg 1605—1614 die prächtige Residenz „St. Johannisburg“ aus rotem Sandstein*) erbaute — und zwar im besten Renaissance-Stil — der überhaupt charakteristisch für Unterfranken geworden ist —, dann der hohe Stand der Skulptur, von dem verschiedene schöne Grabsteine und Epitaphien rühmliches Zeugnis ablegen, und schließlich die lange Zugehörigkeit zu einem kunst- und prunkliebenden Bistum. Eben dieser Umstand und die schwere katholische Pracht, in der es die mittelbaren Städte der erzbischöflichen Residenz gleichzutun strebten, verhalf den katholischen Gemeinwesen zu einem farbenfrohen, bewegten Anstrich, den Städte-Bildern durch turmreiche Kirchen zu einer schönen malerischen Umrißlinie. In der katholischen Stadt bleibt auch aus Pietät für das Ueberkommene, aus Scheu vor Wiederherstellung manches reizvolle Architekturbild länger bestehen als in der protestantischen Stadt, in der mehr glatte, nüchterne Bauzustände beliebt waren.

Die Aschaffener Architektur nun ist stets den goldenen Mittelweg gewandelt und hat sich von romantischen Phantasien und nüchternem Rationalismus gleich weit entfernt zu halten verstanden. Besonders die einheimische Renaissance der Bürger-Häuser ist edel, aber einfach.

Aus diesen gewissermaßen historischen Gesichtspunkten heraus wurde der leitende Baugedanke unserer Bildungsanstalt entwickelt. Zu den Grundrissen S. 146 und 147 dürfte kaum etwas hinzuzufügen sein; sie sprechen in ihrer klaren Anlage für sich selbst. Die moderne Auffassung im Aufbau sollte besonders in der organischen Konstruktion zum Ausdruck gelangen. So wurden z. B. die vier Pfeiler des Hauptgiebels, zwischen denen eine große Lichtfülle den dahinter liegenden Räumen

zugeführt werden muß, im Erdgeschoß und I. Obergeschoß der Front der Hauptgiebel-Fassade vorgelegt und so zur architektonischen Struktur und Gliederung des Äußeren mitbenutzt; ihr tragendes Moment als Pfeiler wurde hierdurch noch mehr gekennzeichnet. Sie erhielten je eine kronenartige Endigung, unter der eine leicht ornamentierte Kartusche mit den Wappen des Stiftes St. Peter und Alexander, des Fürstprimas Karl, sowie der Städte Aschaffenburg und Lohr angebracht ist. Mit Bezug auf den Zweck des Gebäudes wurden zwischen Kartuschen und Pfeilerkronen die Worte: „Fleiß“, „Pflicht“, „Treue“ und „Tugend“ in Stein gemeißelt, weil diese Eigenschaften die Bedingungen eines den Staat und die Gesellschaft erhaltenden Familienlebens bilden, wofür in diesem Hause in erster Linie durch Erziehung und Bildung der Grund gelegt werden soll.

Oberhalb des besprochenen Fassadenteiles liegen drei große, durch Steingewände geteilte Fenster, die schon am Äußeren den dahinterliegenden großen Raum, den Betsaal, erkennen lassen. Ein hoher, mächtiger Giebel, mit einfach ruhigen Linien in der Umrißlinie, der in seinem oberen Mittel ein den Ecken des Aschaffener Schloßturmes nachgebildetes Giebel-Türmchen trägt, bildet die Krönung dieser am meisten in die Augen fallenden Baugruppe.

An den Hauptgiebel schließen sich 2 Langentwicklungen an, rechter Hand die Eingangs-Baugruppe, links die lange Reihe der Lehr- und Schlaßsäle, welche durch ein vorgeschobenes Risalit am äußeren Ende begrenzt und durch drei schmale, über das Hauptgesims hinausragende Dachgiebelformen in ihrer Einförmigkeit unterbrochen werden. Die gleichen Dachgiebel beleben auch die oberen Linien des rechtsseitigen Bauteiles. Dieser, die Eingangsseite, wurde etwas malerischer ausgebildet. Das mächtige Hauptportal stützt sich auf zwei im Grundriß stark bewegte Seitenpfeiler und trägt das bayerische Wappen im Schlußstein. Seine leichte Weite weist ebenso wie die dem Eingang vorgelagerte, etwa 1 m hoch aus dem Boden ragende Terrasse — gleichsam eine Wiederholung des Stufenbaugedankens — den Besucher der Anstalt auf die dahinterliegende Treppenanlage hin. Die vorgeschobene Terrasse bringt übrigens auch die Sockelmauerung aus Bruchstein zu einer fast künstlerischen Wirkung. Die Fenster des ersten Stockes erhielten als dekoratives Beiwerk über lebensgroß ausgeführte Karyatiden, sinnige Frauengestalten, die in der deutschen Geschichte durch ihre Erscheinung, ihr Wissen und ihre Werke Marksteine des deutschen Kulturlebens bildeten. Mit der fast sagenhaften „Bertrada“, der Mutter Karl des Großen, beginnend, bildet die mittelalterliche Dichterin „Roswitha von Gandersheim“, jene tiefe, ernste Schilderin der menschlichen Natur, eine Gruppe für die Umrahmung des ersten Fensters. Sodann folgen die Gestalten der „Kaiserin Kunigunde“, der Gemahlin Kaiser Heinrichs, der Gründerin des Bamberger Domes, ferner als vierte Figur die Herzogin Elisabeth Charlotte von Orleans, im Volksmunde „die Lise-Lotte“ genannt, eine pfälzische Fürstentochter, die, nach Frankreich verheiratet, von dort ihre deutsch empfundenen Briefe nach der Heimat sandte, welche uns noch heute als Muster für Heimatliebe gelten können. Die Umrahmung des letzten Fensters bilden zwei Lichtgestalten aus der jüngsten deutschen, bzw. bayerischen Geschichte, die „Königin Louise von Preußen“ und die „Königin Therese von Bayern“. Die würdevoll gehaltenen Figuren sind Arbeiten aus dem Atelier des Bildhauers Eduard Beyrer in München; sie sprechen im künstlerischen Ausdruck und in der anmutigen, charakterisierenden und zugleich struktiven Linienführung für sich selbst. Um die architektonische Wirkung dieser Figuren nicht zu beeinflussen, wurde an den Fenstern alles sonstige ornamentale Beiwerk fortgelassen.

Als weiterer künstlerischer Schmuck des Portals ist die Vollfigur der heiligen Elisabeth, jener Thüringer Fürstin, welche durch ihre Tugend und Mildtätigkeit den deutschen Frauen als Vorbild gelten kann, geplant

*) Ein Quadratbau mit Hof, mit Türmen, Stiegenhäusern und einer Kapelle, erbaut von Riedinger aus Straßburg.

und für deren Aufstellung durch Vorziehen eines Sokkels ein entsprechender Platz vorgesehen. Auch dem Gründer der hochherzigen Stiftung aus dem Jahre 1808, dem ehemaligen Kurfürsten von Mainz, Karl von Dalberg, wurde an der Ecke des Uhr-Turmes in Form eines schönen Epitaphs mit entsprechender Schrift-Tafel, auf welcher die Daten der Stiftung bezeichnet sind, ein erneutes Denkmal in der Stadt Aschaffenburg errichtet. Dasselbe wurde nach den Modellen der Münchner Bildhauer Gebr. Erlacher gefertigt. Schließlich wäre noch zu erwähnen, daß der Gesamtbau nicht

nur Formen-, sondern auch Farben-Harmonie besitzt. Wird doch das Rot des die Architektur bildenden Sandsteines durch die zwischenliegenden grauen Putz-Flächen in seiner Wirkung bedeutend erhöht.

Die örtliche Bauführung lag in den bewährten Händen des Hrn. J. Werr, durch dessen Umsichtes möglich war, das Gebäude nach einer Bauzeit von anderthalb Jahren seiner Bestimmung übergeben zu können.

Das Gebäude dürfte wegen seiner vornehmen äußeren Erscheinung zu den Hauptwerken der schönen Mainstadt gezählt werden. — M.

Etwas über Schleusen und Schleusenbau.

Von L. Brennecke.

Im Laufe der letzten Jahrzehnte des vorigen Jahrhunderts sind in Deutschland eine ganze Anzahl neuer Seeschleusen gebaut worden, welche alle den gleichen Fehler zeigen, nämlich, daß sie bereits nach kurzer Zeit sich als zu klein erwiesen. So ist es der im Jahre 1887 fertig gewordenen Schleuse in Wilhelmshaven ergangen, die schon seit längerer Zeit für die Entwicklung unserer Marine un bequem war, so auch der neuen Schleuse in Emden, in Bremerhafen und den Schleusen am Kaiser Wilhelm-Kanal, welche erst 1896 fertig wurden. Für alle diese Schleusen werden Neubauten geplant oder sind bereits, wie in Wilhelmshaven, im Bau begriffen.

Als ich die letzteren entwerfen sollte, war daher die Größe derselben ein Streitpunkt, der zu entscheiden lange Zeit in Anspruch nahm, und der schließlich erst während der Ausführung endgültig erledigt wurde.

Ursprünglich erhielt ich von der obersten Instanz die Weisung, bei dem Entwurfe eine nutzbare Länge von 250 m, eine Weite von 30 und eine Drempeltiefe von 11 m unter gewöhnlichem Hochwasser zugrunde zu legen. Außerdem sollte das Binnenhaupt nur 6 m Höhe über dem Nullpunkt des Wilhelmshavener Pegels erhalten, also etwa 3 m niedriger als die Deichkrone werden. Es waren dies Abmessungen, welche von vornherein ganz ungenügend gewesen wären, denn bei gewöhnlichem Niedrigwasser wären nur rd. 7 m Wasser über dem Drempel vorhanden gewesen, während die damaligen größten Kriegsschiffe schon 8,6 m Tiefgang hatten. Diese hätten also bei Niedrig-Wasser stundenlang nicht einlaufen können. Ebenso kam ein Hochwasserstand von rd. + 6 sehr häufig bei Springtide vor — in einem Winter während meiner Tätigkeit in Wilhelmshaven 6 Tiden hintereinander —, sodaß also auch bei Hochwasser das Einlaufen in die Schleusen wegen der Gefahr des Ueberlaufens des Wassers über das Binnenhaupt nicht unbedingt sichergestellt war.

Die Tiefe des Drempels um volle 3 m zu vergrößern, gelang mir verhältnismäßig leicht durch den Nachweis, daß es mit nicht zu großen Kosten möglich sein werde, das ganze Fahrwasser der Jade auf diese Tiefe (— 10) zu bringen. Mehr Schwierigkeiten hatte ich zu überwinden, um eine solche Erhöhung der Binnenhäupter zu erreichen, daß sie genügend hoch über dem höchsten Hochwasser liegen, weil man die Erschwernis des Verkehrs über das Binnenhaupt fürchtete.

Am meisten Schwierigkeiten jedoch bereitete die Erweiterung der Schleusen. Den letzten Entwurf, welchen ich einreichte, hatte ich mit 34 m Weite dargestellt. Aber trotz meiner Begründung, daß man, wenn gespart werden solle, lieber eine der Doppelschleusen in geringerer Länge herstellen solle, da eine Länge von etwa 200 m noch für längere Zeit bei 34 m Weite für Schlachtschiffe genügend sei, und daß eine Verlängerung im Bedarfsfalle immer verhältnismäßig leicht ausführbar, eine Verbreiterung dagegen, wenn überhaupt möglich, so doch unverhältnismäßig kostspielig sei, erreichte ich meine Forderung zunächst nicht. Die Weite wurde vielmehr „endgültig“ auf 32 m festgesetzt.

Kurz vor meinem Abgange aus Wilhelmshaven erlebte ich jedoch die Freude, daß die Schleusenweite auf 35 m festgesetzt wurde, und jetzt erfahre ich, daß beide Schleusen die von mir als wünschenswert betrachtete Weite von 40 m erhalten, während die Tore, die nicht mehr zu ändern waren, vorläufig 35 m Weite erhalten und unsymmetrisch zur Achse gelegt werden. Man hat also, wenn die Torweite von 35 m nicht mehr genügt, nur auf einer Seite einen Anschlag für 40 m weite neue Tore herzustellen, was keine besonderen Schwierigkeiten verursacht.

Mein Kämpfen gegen die zu geringe Weite der Schleusen hat also noch nachgewirkt und die vielen Unannehmlichkeiten, die ich mir durch meinen hartnäckigen Widerstand gegen die Weisungen von oben zuzog, habe ich nicht vergeblich auf mich genommen.

Das Verhältnis der Breite zur Länge beträgt bei Panzer-

schiffen etwa 1:6. Dasselbe Verhältnis haben jetzt die neuen Schleusen in Wilhelmshaven erhalten. Sie werden also für solche Schiffe voraussichtlich für sehr lange Zeit ausreichen, da ein Tiefgang von mehr als 9 m unserer flachen Küsten wegen überhaupt wohl ausgeschlossen ist.

Ein weiterer Streitpunkt bei der Aufstellung des Entwurfes war die Frage, ob die Schleusen als Doppelschleuse (Zwillingsschleuse) oder getrennt von einander gebaut werden sollten. Ich hatte ursprünglich zwei völlig getrennt liegende Schleusen geplant. Der Grund, der hiergegen spricht, sind die erheblich höheren Herstellungskosten, sowie auch der teurere Betrieb, indem für diesen mehr Personal erforderlich wird.

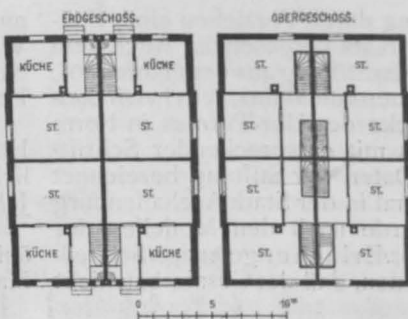
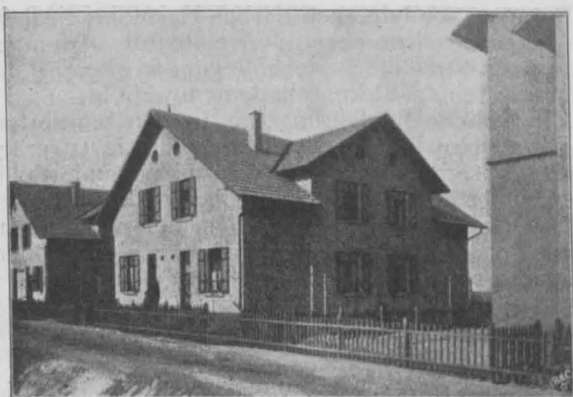
Es sprechen aber auch sehr gewichtige, nach meiner Ansicht sogar gewichtigere Gründe für eine getrennte Lage der Schleusen. Es sind dies folgende: Bei einer Doppelschleuse kann ein Torpedoschuß gegen die Außenhäupter oder ein Sprenggeschuß gegen die Mittelmauer, welche beide Kammern trennt, leicht beide Schleusen unbenutzbar machen, was bei getrennter Lage ausgeschlossen ist. Desgleichen wird bei der Unterspülung einer der Doppelkammern leicht auch die andere Kammer in Mitleidenschaft gezogen. Endlich ist auch die Leistungsfähigkeit einer Doppelschleuse nicht so groß, als diejenige zweier getrennt liegenden Schleusen, weil schwerlich beide Kammern einer Doppelschleuse gleichzeitig von großen Schiffen zum Ein- oder Auslaufen benutzt werden können, wegen der Gefahr von Zusammenstoßen vor der Einfahrt. Namentlich bei Kriegshäfen, meine ich, sollte man getrennt liegenden Schleusen trotz der höheren Kosten den Vorzug geben.

Wie oben erwähnt, werden die Schleusenammern in Wilhelmshaven jetzt 40 m breit und 250 m lang. Ihre Oberfläche beträgt also 1 ha und sie gleichen kleinen Hafenbecken früherer Zeiten. Damit ist auch die Veranlassung gegeben, sie beim Bau wie solche zu behandeln, d. h. nicht mehr beide Häupter und die Kammer als einheitliches Bauwerk in gleicher Bauweise auszuführen, sondern jedes der Häupter und die Kammer als getrenntes Bauwerk aufzufassen, die Häupter, weil es wünschenswert ist, sie trocken legen zu können, in den Wänden und der Sohle massiv herzustellen, die Schleusenammern aber wie die Hafenbecken nur mit Kaimauern leichter Art einzufassen. Baurat Rudloff hat diesen Weg bereits bei der neuen Kaiser-Schleuse in Bremerhaven betreten und dadurch bedeutende Ersparnisse erzielt.

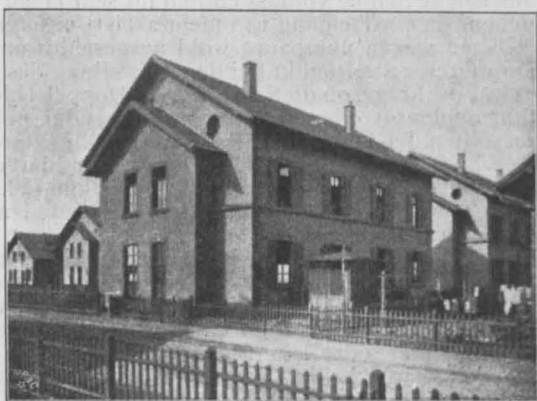
Wie ich in der neuen Auflage meines „Grundbau“, S. 181 u. f. ausgeführt habe, können etwa 40 % der Kosten gespart werden, wenn man nach diesem Grundsatz verfährt. Bei den von mir s. Zt. dem Reichs-Marineamt für Wilhelmshaven vorgelegten Entwürfen, die der Hauptsache nach mit den in der Ausführung begriffenen übereinstimmten, hatte ich zwar auch massive Wände für die Kammern vorgesehen. Es geschah dies aber aus besonderen, nicht durch technische Erwägungen veranlaßten Gründen.

Es sind aber nicht allein Sparsamkeits-Rücksichten, welche leichtere Wände auf Pfahlrost für Kammern ohne Betonböden mehr empfehlen, als massive, sondern auch solche der Standsicherheit. Wie ich in einem Aufsätze im Jahrgang 1902 des „Zentralbl. der Bauverw.“ mitteilte, machen die massiven Kaimauern, also auch massive Schleusenwände, wenn sie nicht auf starken Betonsohlen stehen, infolge des häufigen Wasserstandswechsels vor ihnen und der dabei wechselnden Beanspruchung des aus sehr leicht verschiebbarem feinem Sande bestehenden Baugrundes, wie er an der Nordsee-Küste durchgehend gefunden wird, ständig kleine Kippbewegungen, sodaß diese Mauern in Wilhelmshaven schließlich alle bedeutend nach vorn geneigt waren und verankert werden mußten.

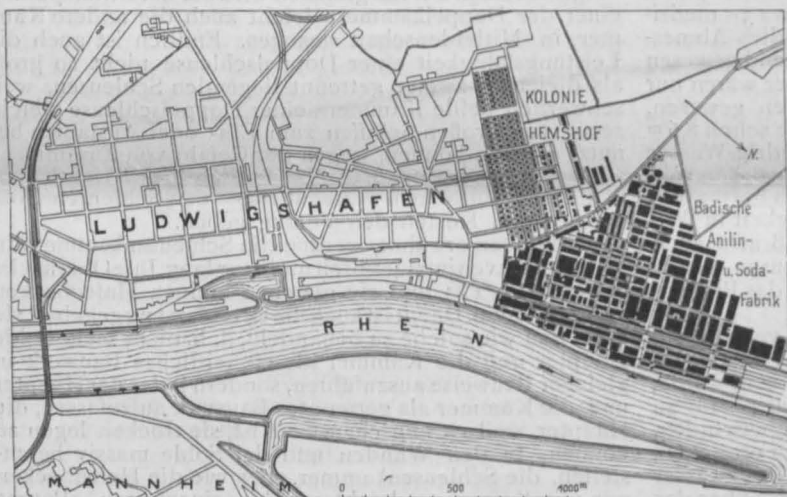
Will man also die großen Schleusenammern nicht mit starken, massiven Sohlen versehen, sondern wie Hafen-Becken ohne solche ausführen, so ist man auch dieser Gefahr des Kippens der massiven Wände ausgesetzt, wie die



Abbildn. 3-5.
Arbeiter-Wohnhaus zu vier Wohnungen.
Kolonie Hemshof.



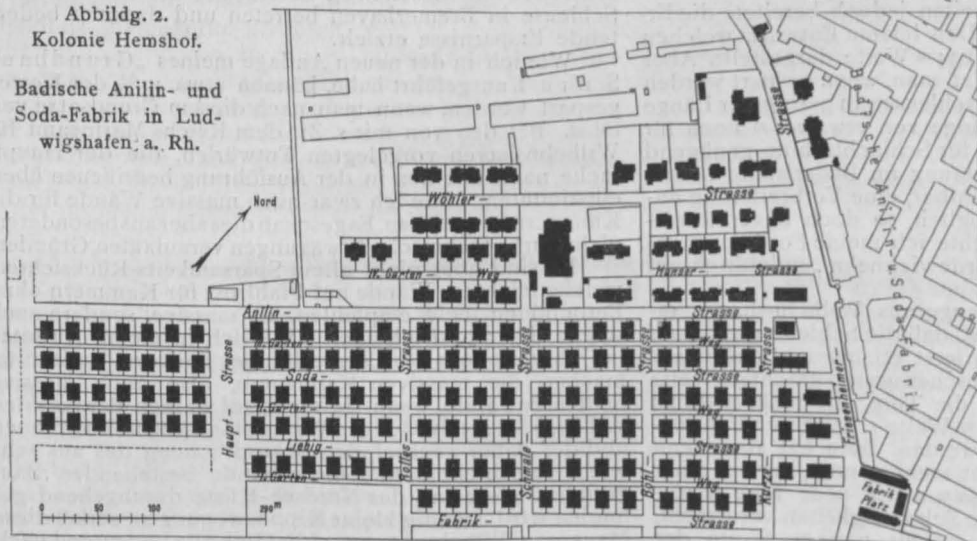
Abbildn. 6-8.
Aufseher-Wohnhaus (Meisterhaus).
Kolonie Hemshof.



Abbildg. 1. Lageplan der Fabrik.

Abbildg. 2.
Kolonie Hemshof.

Badische Anilin- und
Soda-Fabrik in Lud-
wigshafen, a. Rh.



Die Arbeiterwohnungs-Kolonien und ihre Wohlfahrts-Einrichtungen in Mannheim-Ludwigshafen.

sen bei kleinen Wasserständen für die sehr voll gebauten Schiffe, wie sie jetzt üblich sind. Pfahlrost-Fundamente lassen sich, wie in der oben angeführten Arbeit dargelegt ist, viel sicherer gegen derartig wechselnde Beanspruchungen des Baugrundes standsicher herstellen, indem man durch dichte Stellung der Pfähle, Hinzuziehen der Spundwand an der Vorderkante zum Tragen leicht eine genügende Widerstandsfähigkeit an dieser Stelleschaffen kann. Auch in dieser Beziehung gibt die neue Kaiserschleuse in Bremerhaven ein gutes Beispiel, welches nur zur Nachahmung empfohlen werden kann.

Wenn man nun die Kammern großer Schleusen in baulicher Beziehung wie Hafen-Becken behandelt, also ohne Beton Sohlen herstellt, so werden dabei wieder die Spundwände eine Rolle spielen müssen, welche eine Unterspülung der Wände und der Häupter verhindern. Man wird

also am zweckmäßigsten getrennte Spund-Kasten für die Häupter und die Kammernwände herstellen, wie man dies früher tat, hat aber jetzt die Schwierigkeit zu überwinden, daß die viel größeren Tiefen der Schleusen sehr lange und teure Spundwände nötig machen, wenn diese bis über den Grundwasserstand reichen sollen. Die Kosten für die Spundwände kann man nun sehr ermäßigen und sich überhaupt die Arbeiten sehr erleichtern, wenn man den Grundwasserspiegel senkt bzw. das Grundwasser durch Rohrbrunnen, welche rund um die Schleusenbaugrube geschlagen werden, abfängt.

Bei dem feinen Triebssande, welcher an den Seeküsten unter dem Klaboden sich vorfindet, kann man allerdings nicht in der gewöhnlichen Weise durch einfache Drahtfilter das Eindringen von Sand in die Brunnenrohre verhindern, sondern muß die Drahtfilter noch durch Filter aus verschiedenen feinen Sandschichten schützen, wie das in der neuen Auflage des „Grundbau“ S. 160 u. f. beschrieben ist. Man kann bei richtiger Wahl der Sandkörnung auch den feinsten Trieb-Sand zurückhalten, und gerade die Seeküste liefert für diese Sandfilter den Sand in den verschiedensten Korngrößen, indem dort vorhandene Sand mit der Tiefe an Korngröße allmählich zunimmt.

Die Grundwassersenkung bei der Ausführung großer Seeschleusen wird außer der Aenderung in der Herstellung der Brunnen sich auch dadurch von derartigen Ausführungen im Binnenlande unterscheiden, daß man die Brunnen viel näher aneinander setzen muß, und daß die Wirkung der Spiegelsenkung sich erst nach langem Pumpen bemerk-

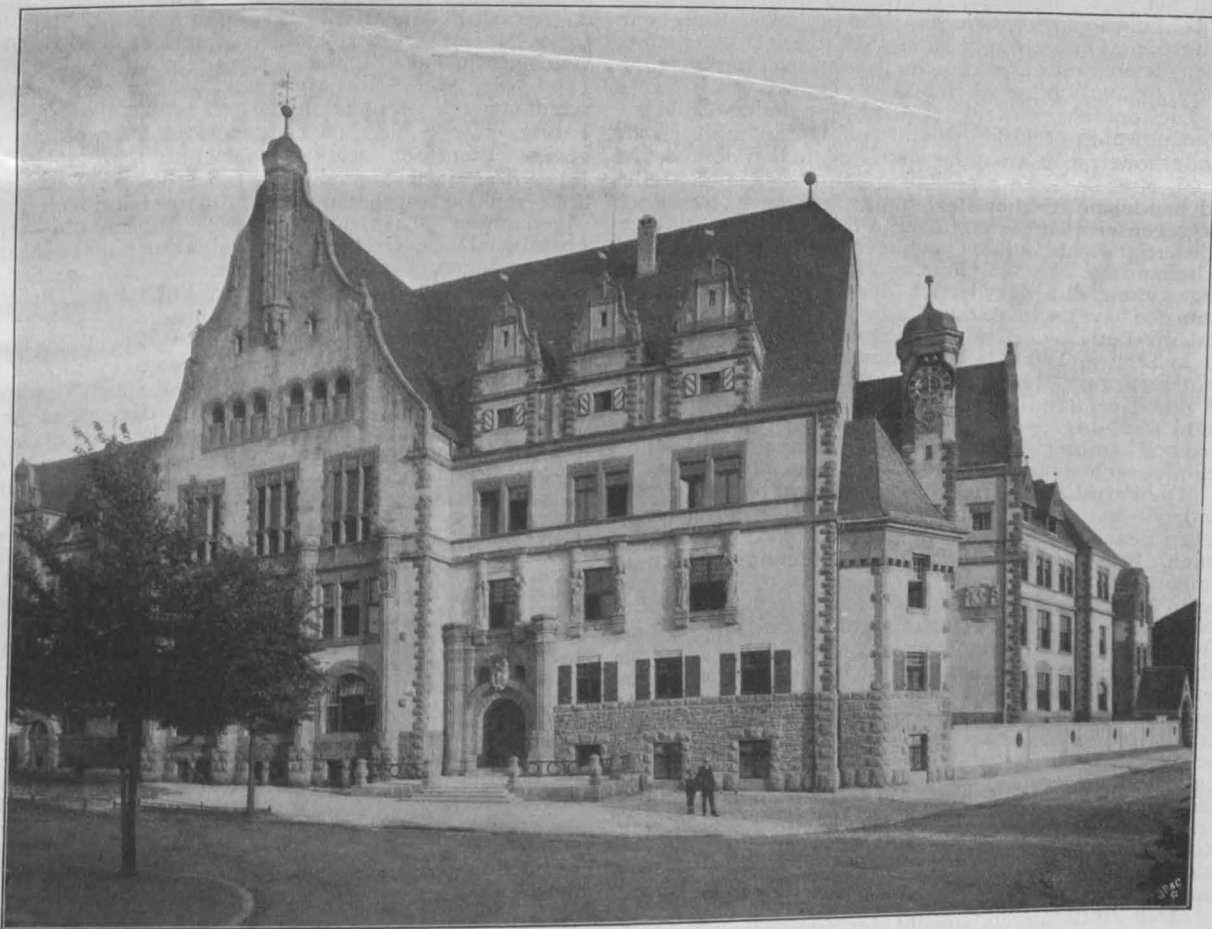
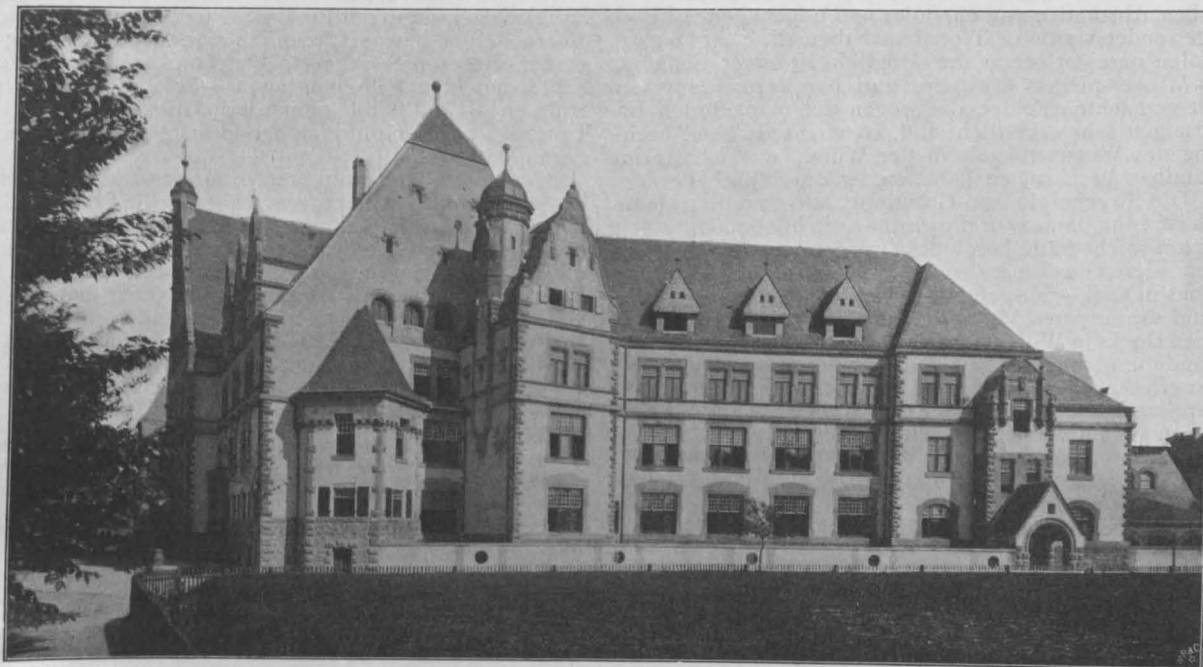
bar macht. Die Anlagekosten der Grundwasser-Senkung werden also zwar teurer werden als bei größerem Sandboden, dagegen die Betriebskosten viel billiger, weil in

älteste Hafeneinfahrt in Wilhelmshaven gezeigt hat, wenn man nicht den Fuß der Mauer sehr weit vorspringen lassen will. Das beeinträchtigt aber die Benutzbarkeit der Schleu-

dem feinen Sande der Wasserzudrang viel geringer ist. Dieses Gründungs-Verfahren eignet sich daher ganz besonders für solche Bauausführungen, welche, wie große Seeschleusen, lange Bauzeiten erfordern. Es bietet in diesem Falle selbst vor der Taucherglocken-Gründung wesentliche Vorzüge, und zwar sind dies folgende:

also Beschleunigung der Arbeit. 3. Die ganzen Arbeiten unter viel besserer Aufsicht ausführen zu können, also Gewähr für bessere Arbeit. 4. Mehr Auswahl an Bewerbern für die Ausführung.

Die Taucherglocken-Gründung wird wegen der großen Gerätekosten stets ein Monopol desjenigen Unternehmers



Höhere weibliche Bildungsanstalt in Aschaffenburg. Entwurf Ob.-Brt. Stempel unt. Mitarbeit der Arch. Gebr. Rank in München.

1. Die bereits erwähnte Möglichkeit, mit Spundwänden von mäßiger Länge die Seitenwände der Schleusen-Kammer auf Pfahlrost, Eisenbeton-Pfählen oder in einer anderen billigen Weise herzustellen, welche eine größere Standsicherheit im Ebbe- und Flutgebiet gewährt als massive Mauern, also billige Herstellung. 2. An allen Teilen des Bauwerkes gleichzeitig arbeiten zu können, was bei der Taucherglocken-Gründung nicht möglich ist,

bleiben, der das Glück hatte, bei der ersten mit dieser Gründung ausgeschriebenen Arbeit den Zuschlag zu erhalten.*)

*) Wenn die Behörden, 'um' das Monopol zu vermeiden, bei der Ausschreibung andere Gründungsarten vorzuschlagen gestatten, so dürfte es nicht vorkommen, daß ein Entwurf einer leistungsfähigen Firma, der außerordentlich große Ersparnisse gegenüber der Taucherglocken-Gründung bietet (vergleiche Grundbau S. 182), ohne Angabe von Gründen, trotz aller angebotenen Sicherheiten und etwa verlangten Aenderungen, abgelehnt wird.

Ich bin der Ansicht, daß die Grundwassersenkung dasjenige Verfahren ist, dem bei sehr ausgedehnten Bauwerken die Zukunft gehört. Der Versuch, der mit derselben in Brunsbüttel beim Bau der Schleusen gemacht wurde, darf nicht von der Wiederholung bei ähnlichen Verhältnissen abschrecken. Der Mißerfolg des Versuches ist nur darin zu suchen, daß zu enge Rohrbrunnen in zu großen Abständen von einander und ungenügende Filter angewendet wurden. Trotzdem haben die geringen Erfolge daselbst schon die Möglichkeit einer Senkung des Wasserspiegels erwiesen, und bei Vermeidung der dort gemachten Fehler, die wegen der mangelnden Erfahrungen sehr erklärlich sind, ist eine teilweise Absenkung des Wasserspiegels in der Weise, wie ich sie im Grundbau beschrieben habe, sicher durchführbar.

Die Taucherglocken-Gründung, so vorzüglich sie an sich ist, kann immer nur die ultimatio bleiben und sollte nur auf solche Fälle beschränkt werden, wo die Bauwerke ganz oder teilweise im freien Wasser — wie die neuen Docks in Kiel — ausgeführt werden müssen, und der Baugrund ein anderes Verfahren ausschließt. Auch für die neuen Docks in Wilhelmshaven wäre die Taucherglocken-Gründung nicht nötig gewesen, wenn die Lage, welche sie jetzt erhalten, von Anfang an beabsichtigt gewesen wäre. Ursprünglich sollten sie aber unmittelbar am alten Hafenbecken gebaut werden, und die Verlegung wurde erst beschlossen, nachdem die Arbeiten bereits vergeben waren.

Es hat lange Zeit gedauert, bis die Preßluft-Gründung

bei uns einigermaßen in Aufnahme kam und ich kann wohl behaupten, in meiner früheren schriftstellerischen Tätigkeit mich sehr viel, wenn nicht am meisten darum bemüht zu haben. Auch jetzt wird sie meiner Ansicht nach sehr oft noch nicht angewandt, wo sie am Platze wäre. Wir sind eben ziemlich schwerfällig in der Aufnahme von Neuerungen. Allerdings hat uns diese Schwerfälligkeit gerade in der Preßluft-Gründung auch vor einem teuren Fehler bewahrt, nämlich vor der Anwendung der großen eisernen Senkkasten für Trockendocks. Diesen Fehler haben wir übersprungen — vielleicht auch verschlafen — und sind gleich (allerdings spät) mit der Taucherglocken-Gründung bei derartigen Bauwerken vorgegangen.**)

Jetzt ist aber zu fürchten, daß wir wieder Jahrzehnte lang auf derselben festsitzen, während die Preßluft-Gründung im Auslande weiter entwickelt wird (vergl. Grundbau S. 367), und davor möchte ich warnen. Namentlich die Preßluft-Gründungen mit Senkkasten aus Beton und Eisenbeton haben im Auslande mit Recht bereits eine viel weitgehendere Verwendung gefunden als bei uns, trotzdem die erste Ausführung in Deutschland bei der Elbebrücke bei Lauenburg stattfand. Diese Form der Preßluft-Gründung ist es, die auch wir tunlichst zur Anwendung bringen sollten. —

**) Mein Entwurf für die Docks in Kiel war die erste Anwendung der Taucherglocken-Gründung in Deutschland. Hier war eine andere Bauweise nicht anwendbar.

Die Arbeiterwohnungs-Kolonien und ihre Wohlfahrts-Einrichtungen in Mannheim-Ludwigshafen.

Von Arch. Wilhelm Söhner in Mannheim.

(Hierzu die Abbildungen S. 168 und 171.)

Die Wohnungsfrage größerer Fabrikanlagen nimmt einen nicht geringen Anteil in der sozialpolitischen Fürsorge ein, welche dieselben, nach unserer heutigen Kulturanschauung, ihrem Arbeiterpersonal schenken müssen, wenn sie dieses dauernd auf der Höhe der erforderlichen Leistungsfähigkeit erhalten wollen. Es dürfte daher nicht unangebracht sein, die zu diesem Zwecke in dem größten Handels- und Industrieplatze des Oberrheines geschaffenen Einrichtungen einem weiteren Interessentenkreise zugänglich zu machen.

Die beiden Schwester-Städte Mannheim-Ludwigshafen, obwohl durch den Rheinstrom und auch durch die Landeshoheit von einander getrennt, haben doch soviel gemeinsame Berührungspunkte in kultureller, industrieller und handelspolitischer Beziehung, wie auch bezüglich des gegenseitigen persönlichen Verkehrs, daß es als gerechtfertigt erscheint, das vorliegende Thema gemeinsam zu behandeln. Es sei unter vielem anderen nur darauf hingewiesen, daß der Betrieb der elektrischen Straßenbahn der bayerischen Stadt Ludwigshafen mit dem Straßenbahn-Betrieb der badischen Stadt Mannheim vereinigt ist. In Ludwigshafen liegen die mustergültigen Arbeiterwohlfahrtseinrichtungen der Bad. Anilin- und Soda-Fabrik Ludwigshafen, gemeinhin der „Hemshof“ genannt (Abbildg. 1—8). Der Verwaltungssitz der auf dem linken Rheinufer gelegenen ausgedehnten Fabrikanlage befindet sich dagegen statutengemäß in Mannheim.

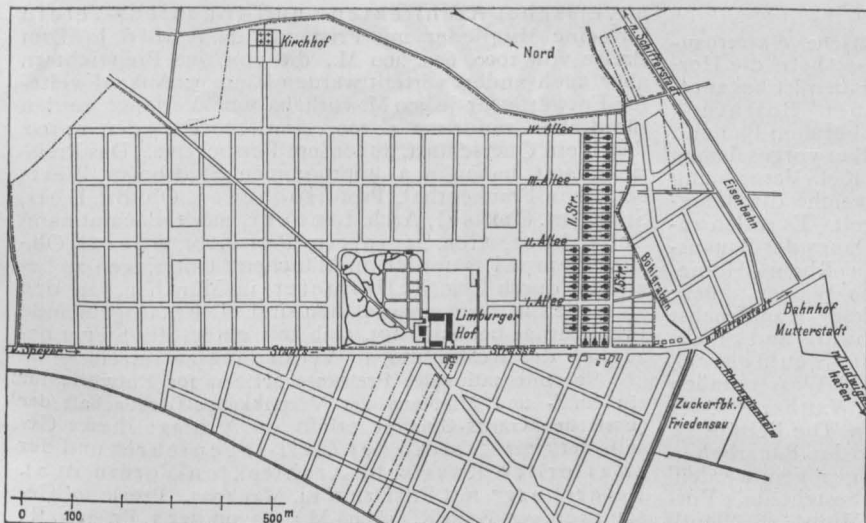
Die Fabrikanlage ist mit eine der größten in Deutschland; sie hat allein in Ludwigshafen einen durchschnittlichen Beamten- und Arbeiterstand von 7000 bis 8000 Personen. Entsprechend der Fabriktausdehnung ist auch der Umfang der nahe bei der Fabrik belegenen Arbeiterkolonie (Abbildg. 2) bedeutend. Die Fabrikleitung betrachtet als eine der ersten Bedingungen, welche zur Heranziehung eines seßhaften, soliden und gesunden, daher leistungsfähigen Arbeiterstandes erforderlich sind, die Beschaffung gesunder und billiger Wohnungen, in welchen der Arbeiter mit seinen Angehörigen, nach vollbrachter Tages-Arbeit, ein behagliches Heim findet. Von diesem Gesichtspunkte aus hat die Fabrik auf einem an ihre Anlagen angrenzenden, nach Westen belegenen Gelände von etwa 14 000 qm Grundfläche 146 Beamten- und Arbeiterwohnhäuser erbaut, welche von 549 Familien mit etwa 3000 Köpfen bewohnt werden. Die Häuser für die Meister und Werkführer sind zweigeschossig, die für die Arbeiter eingeschossig.

Den Forderungen, sowohl der Hygiene als auch der Zweckmäßigkeit, wurde bei der Wahl des Systemes und der Baustoffe, namentlich mit Rücksicht auf den Haushalt des Arbeiters, möglichst Rechnung getragen. Jedes Haus (Abbildgn. 3—5) enthält in der Regel 4 Familien-Wohnungen, jede mit besonderem Eingang, 1 Zimmer, Küche im Erdgeschoß, 1 Zimmer und 1 Kammer samt Wäschespeicher im Dachgeschoß, ferner Abort und Keller. Dazu gehört noch ein Stück Gartenland von etwa 120 qm. Der Mietpreis beträgt für das Jahr 95 M. Die Wohnung eines Meisters (Abbildgn. 6—8) hat 3 Zimmer,

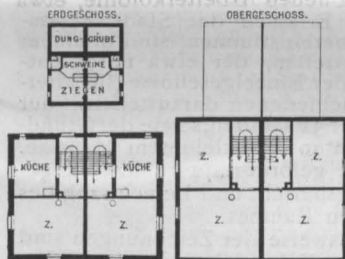
Kammer, Küche, Abort, 2 Kellerabteilungen samt Garten und kostet 120 M. im Jahr. Die Wasser-Zu- und Ab-leitung erfolgt im Anschluß an die Wasser-Versorgung und Kanalisation der Stadt Ludwigshafen. Der Bauaufwand für die Kolonie beträgt bis jetzt 3,4 Mill. M. Es bedeutet dies für die Fabrik eine unverzinsliche Anlage, da die jährlichen Miet-Erträge kaum für den etwa 50 000 M. im Jahr betragenden Unterhaltungs-Aufwand, welchen die Fabrik bestreitet, ausreichen.

Infolge der Schwierigkeiten, welche sich der Beschaffung von geeignetem Baugelände in der Nähe der Fabrik, zwecks Vergrößerung der Arbeiterkolonie entgegenstellten, sah sich die Fabrikleitung veranlaßt, im Jahre 1899, zur Anlage einer neuen Arbeiterkolonie, etwa 8 km von Ludwigshafen eine größere Landfläche, den sogenannten „Limburger Hof“ (Abbildgn. 9—12) zu erwerben. Dieses Gelände, unmittelbar am Bahnhof Mutterstadt gelegen, hat einen Flächeninhalt von 7216 a und bietet Raum für etwa 1160 Familien Wohnungen. Bis Ende 1902 sind 86 Wohnungen errichtet worden, welche von etwa 442 Personen bewohnt werden. Zur Beförderung der Arbeiter nach der Fabrik und zurück sind seitens der Verwaltung der pfälzischen Eisenbahnen besondere Arbeiterzüge eingeführt worden. Für diejenigen Arbeiter, welche nicht in Ludwigshafen wohnen und die Arbeiter-Züge benutzen müssen, trägt die Fabrik, um denselben die Beibehaltung ihres auswärtigen Wohnsitzes zu ermöglichen, die Beförderungskosten. Dadurch wird einer großen Zahl von Arbeitern das Wohnen auf dem Lande, nicht selten auf eigenem Besitztum, ermöglicht, ein in sozialpolitischer Hinsicht nicht zu unterschätzender Faktor. Die Kosten dieser Hin- und Herbeförderung betrugen im Jahre 1902 78 975 M. Außer den besprochenen Arbeiter- und Meisterwohnungen besitzt die Fabrik noch 104 Beamtenwohnungen, welche hauptsächlich von Betriebsbeamten mit zus. 450 Personen bewohnt werden.

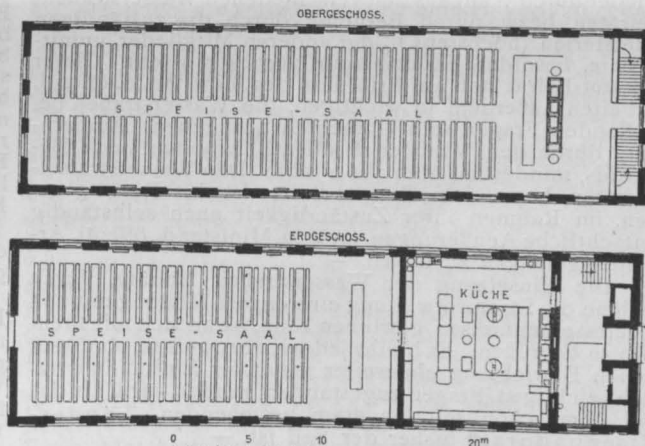
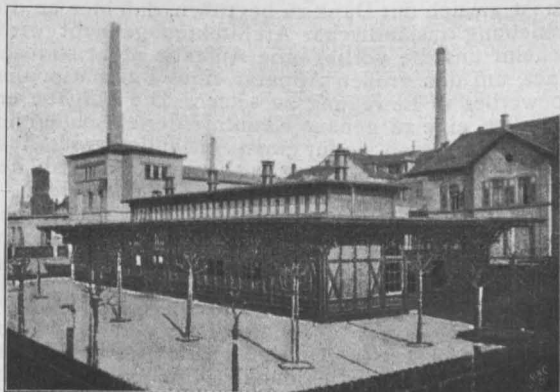
Für alle Arbeiter, welche während der Arbeitspausen ihr Heim wegen zu großer Entfernung nicht aufsuchen können, sowie für die große Zahl unverheirateter Arbeiter hat die Fabrik eine Speise-Anstalt (Abbildgn. 13—15) mit einem Kosten-Aufwand von etwa 85 000 M. erbaut, in welcher die Arbeiter gegen mäßige Vergütung eine gesunde und nahrhafte Beköstigung erhalten. Gegen Bezahlung von 20 Pf. erhalten sie dort $\frac{1}{2}$ Pfd. Ochsenfleisch und 1 Liter Suppe oder Gemüse, ferner für 2 Pf. ein halbes Liter Kaffee ohne Milch und Zucker. Geistige Getränke werden nicht verabreicht. Im Jahre 1902 wurden an einem Arbeitstag durchschnittlich 501 Mittagessen und 1675 $\frac{1}{2}$ Kaffee verabreicht. Der Zuschuß der Fabrik zum Betrieb der Speise-Anstalt betrug in diesem Jahre rund 24 000 M. Für die zahlreichen Arbeiter, welche in den umliegenden Ortschaften wohnen, und welchen das Mittagessen durch ihre Angehörigen zugetragen wird, ist außerhalb der Fabrik-Anlage eine besondere Speisehalle (Abbildgn. 16 u. 17) errichtet worden, in welcher sich diese Arbeiter während der Mittagspause mit ihren Angehörigen aushalten und ihre Mahlzeit einnehmen. — (Forts. folgt.)



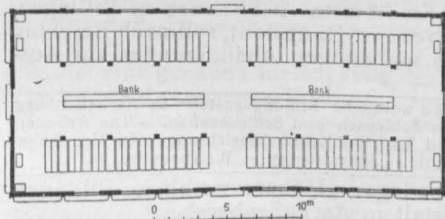
Abbildg. 9. Kolonie des Limburger Hofes.



Abbildgn. 10—12.
Arbeiter-Wohnhaus in
der Kolonie
Limburger Hof.



Abbildg. 13—15. Speiseanstalt.



Abbildg. 16 u. 17.
Speisehalle.

Badische Anilin-
und Sodafabrik
in
Ludwigshafen
a. Rh.

Die Arbeiterwohnungs-Kolonien und ihre Wohlfahrts-
Einrichtungen in Mannheim-Ludwigshafen.

Vereine.

Sächsischer Ing.- u. Arch.-Verein.
Zweigverein Leipzig. Am 7. Jan. d. J.
sprach Hr. Stadtbauinsp. Peters über
die Ausgestaltung des Vorplatzes
vor dem künftigen Haupt-
bahnhof. Der Bahnhof wird bis an
den Stadtkern herangeschoben und
berührt fast den nördlichen Sektor
des Ringes, eine der stärksten Ver-
kehrs-Adern der Stadt. Es gilt des-
halb, nicht nur den Bahnverkehrs-
verkehr in sich zu regeln, sondern vor allem
auch, ihn so aus dem allgemeinen Ver-
kehr herauszulösen und mit ihm zu
kreuzen, daß Sicherheit und Schnel-
ligkeit aller beteiligten Verkehrsar-
ten gleichmäßig gewahrt werden.
Der von der städtischen und den bei-
den Eisenbahn-Verwaltungen ver-
einbarte Plan sucht dies vor allem
dadurch zu erreichen, daß von dem
75—130 m, i. M. 90 m breiten Vorplatz
durch die Straßenbahnen eine i. M.

18 m breite Fahrbahn für den allgemeinen Verkehr abge-
sondert wird. Die Grenze wird noch augenfälliger gemacht
durch erhöhte Fußsteige von 3—8 m Breite, die sich an die
Straßenbahnen anlegen und nur von schmalen Durchfahr-
ten für die nach dem Bahnhof fahrenden Personen-Fuhr-
werke durchbrochen werden. Die Droschenhalteplätze
sind hauptsächlich an den Seitenflügeln des Empfangs-Ge-
bäudes angeordnet, wo die Ausgabe des Gepäcks erfolgt,
sodaß die massenweise abfahrenden Droschen nicht
längs der beiläufig 300 m langen Bahnfront verkehren.

In der sehr lebhaften Besprechung zeigte sich, daß
die Anschauungen über die Ansprüche, die von den ein-
zelnen Arten des Verkehrs erhoben werden dürfen, sehr
auseinandergehen. Insbesondere streiten miteinander die
Forderungen breiter Durchfahrten und kurzer Fußweg-
Uebergänge. Die durchgreifendste Maßregel einer Unter-
tunnelung der Fahrbahnen würde zwar leicht und auch
mit verhältnismäßigem Kostenaufwand ausführbar sein,
aber die durch vielfache Erfahrungen erwiesene Abnei-
gung des Publikums gegen die Benutzung solcher Tunnel
macht ihren Nutzen zweifelhaft. —

E. F.

Vermischtes.

Wasserstraßen-Beiräte für die preußische Wasserbau-Verwaltung. Im Gesetz vom 1. April 1905 betr. die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen ist bekanntlich die Schaffung von „Wasserstraßen-Beiräten“ vorgesehen zur beratenden Mitwirkung bei dem Bau und Betriebe der in diesem Gesetz für den Bau vorgesehenen Wasserstraßen. Es wird nunmehr die Kgl. Verordnung vom 25. Februar d. Js. veröffentlicht, welche die Befugnisse dieser Wasserstraßen-Beiräte regelt. Es sollen zunächst 6 selbständige Beiräte für die Dauer der Bauausführung eingesetzt werden, und zwar für: 1) Rhein—Herne-Kanal einschl. Lippe-Kanal und Lippe-Wasserstraßen; 2) Dortmund—Ems-Kanal; 3) Ems—Weser-Kanal nebst Zweigkanälen, Weser bis Hemelingen abwärts und kanalisierte Fulda; 4) Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin einschl. Oder von Hohensaathen bis Stettin; 5) Wasserstraßen zwischen Oder und Weichsel einschl. Warthe; 6) Oder von Hohensaathen aufwärts bis Ratibor. Die Beiräte zu 1—3 und 4—6 sollen nach Beendigung der Bauarbeiten zu je einem einzigen Beirat zusammengezogen werden.

Jeder dieser Wasserstraßen-Beiräte besteht aus 1 Vorsitzenden und Stellvertreter, die vom Minist. d. öffentl. Arbeiten ernannt werden, aus von den entsprechenden Körperschaften gewählten Vertretern des Handels, der Industrie, der Schifffahrt, der Land- und Forstwirtschaft einschl. Fischerei, schließlich aus von den beteiligten Ministerien berufenen Mitgliedern, deren Anzahl höchstens $\frac{1}{3}$ derjenigen der ersteren Art betragen darf unter Ausschuß von unmittelbaren, besoldeten Staatsbeamten. In den Beirat für den Ems—Weser-Kanal entsendet Bremen 2 Vertreter. Dauer der Zugehörigkeit 3 Jahre für alle Mitglieder.

Der Wasserstraßen-Beirat wird durch den Vorsitzenden nach Bedürfnis, mindestens aber einmal im Jahre berufen. Er ist in allen wichtigen Fragen, welche den Bau und Betrieb der Wasserstraßen seines Bezirkes betreffen, zu hören. (Entwürfe, Schifffahrts-Abgaben, Schifffahrts-Polizeiverordnungen, Wohlfahrtseinrichtungen usw.)

Ferner soll ein Gesamt-Wasserstraßen-Beirat gebildet werden zur beratenden Mitwirkung für Fragen, deren Bedeutung über den Geschäftsbereich eines einzelnen Wasserstraßen-Beirates hinausgeht. Berufung des Vorsitzenden und Stellvertreters durch den König, der Mitglieder durch Wahl aus den verschiedenen Wasserstraßen-Beiräten bzw. durch Berufung durch die zuständigen Ministerien (höchstens $\frac{1}{3}$ der anderen Mitglieder, unmittelbare, besoldete Staatsbeamte ausgeschlossen). Dieser Gesamt-Beirat hat auf Erfordern des Ministers d. öffentl. Arbeiten außerdem in wichtigen, die Wasserstraßen betreffenden Fragen sein Gutachten abzugeben. Einberufung durch den Minister d. öffentl. Arbeiten nach Bedürfnis, mindestens aber alle 2 Jahre. Den Wasserstraßen-Beiräten, bzw. dem Gesamt-Beirat ist das Recht gegeben, im Rahmen ihrer Zuständigkeit auch selbständig gutachtliche Äußerungen an den Minister d. öffentl. Arbeiten gelangen zu lassen. —

Die Einsetzung der Wasserstraßen-Beiräte, durch welche die Staatsverwaltung eine engere Fühlung mit den Interessentenkreisen gewinnen kann, ist an sich mit Freuden zu begrüßen. Es bleibt jedoch abzuwarten, ob dieser neuen Einrichtung ein weiter gehender Einfluß in wirklich wichtigen Fragen zugestanden werden wird, als das bei dem schon seit längerem bestehenden „Landes-Eisenbahnrat“ bisher der Fall ist. —

Die Neuordnung der bayerischen Verkehrs-Verwaltung, über die wir im Jahrg. 1906, S. 190, berichteten, tritt nun zum 1. April d. J. in Kraft. Die „General-Direktion der bayerischen Staatsbahnen“, die früher den gesamten Eisenbahnbetrieb und die Bauausführungen leitete, ist damit aufgehoben, und an ihre Stelle treten zwei Ministerial-Abteilungen des Verkehrs-Ministeriums, an deren Spitze die Ministerial-Direktoren Seiler und Frhr. v. Schacky, letzterer Techniker und bisher Ministerial-Rat, stehen. Ein Teil der früheren Aufgaben der General-Direktion ist außerdem den neuen Eisenbahn-Direktionen in München, Augsburg, Nürnberg, Regensburg und Würzburg zugefallen. Mit der Neugestaltung der Verwaltung haben gleichzeitig erhebliche Verschiebungen in dem Beamtenbestande stattgefunden. So tritt auch der verdienstvolle Leiter der General-Direktion, Staatsrat Exzellenz v. Ebermayer, Dr.-Ing., in den Ruhestand. Zu Präsidenten der Eisenbahn-Direktionen in Augsburg und Regensburg sind zwei Techniker, die Ob.-Reg.-Räte Alb. Jäger und Heinr. Endres ernannt. —

Wettbewerbe.

Ein Preisausschreiben für einen Schulhaus-Neubau in Frankenthal erläßt für diese Stadt der Münchener (Ober-

bayerische) Architekten- und Ingenieur-Verein für seine Mitglieder mit Frist zum 22. April d. J. Drei Preise von 1000, 600, 400 M., die von den Preisrichtern aber auch anders verteilt werden können; Ankauf weiterer Entwürfe für je 300 M. vorbehalten. Verlangt werden sämtliche Grundrisse 1:200, sämtliche Fassaden 1:100, desgl. ein Querschnitt, außerdem Perspektive. Das Preisrichteramt haben u. a. übernommen Stadtbmstr. Wettengel in Frankenthal, Prof. Hocheder, Ob.-Brt. Höfl, Städt. Brt. Grässel, Arch. Lindner, Städt. Bauamtmann Schachner, Arch. Steinlein, Prof. Gabr. v. Seidl, Ob.-Brt. Stempel, sämtlich in München. Unterlagen zu beziehen durch Ing. Fellermeier in München, an den auch die Entwürfe einzureichen sind. Die Stadtgemeinde Frankenthal beabsichtigt, sich mit einem der Sieger bezüglich der Ausführung in Verbindung zu setzen. —

Ein internationales Preisausschreiben für Entwürfe für ein Kauf- und Miethaus der Verpflegungs-Gesellschaft der russischen Garde-Offiziere erläßt im Auftrage dieser Gesellschaft der „Verein der Zivil-Ingenieure“ und der „Kaiserlich Russische Architekten-Verein in St. Petersburg“ mit Frist zum 14. Mai 1907. Preise im Gesamtwert von 8000 R. (16000 M.), davon der 1. Pr. 2500 R., während die übrigen Preise vom Preisgericht festgesetzt werden. Von den Preisen werden jedoch 20% zum Besten der beiden Vereine abgezogen. Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe zum Betrage des letzten Preises vorbehalten. Die preisgekrönten und angekauften Entwürfe werden Eigentum der Verpflegungs-Gesellschaft. Dem Preisgericht gehören u. a. an: Prof. W. A. Kossiakow, Prof. W. N. Sokolowsky, Prof. C. P. Galensowsky, Prof. A. J. Dmitriew vom „Verein der Ziv.-Ing.“; Prof. H. Grimm, Graf P. Suzor als Vorsitzender des Preisgerichtes, Prof. O. Munz, Arch. A. Pokrovsky vom „Kais. Russ. Arch.-Verein“; der Schriftführer des Preisgerichtes Arch. G. Chrjonstovsky und schließlich „ein bekannter ausländischer Architekt“, dessen Name und Nationalität aber noch nicht genannt werden.

Es handelt sich um die Bebauung eines an 3 Seiten von Straßen umzogenen Baublockes von rd. 160 m mittlerer Länge und rd. 40 m mittlerer Breite mit 2 getrennten, bis zu 23,4 m hohen Gebäuden, von denen das Kaufhaus, für dessen Raumbedarf nähere Angaben gemacht werden, den größeren Teil beanspruchen soll und auch selbst wieder aus Einzelgebäuden bestehen kann. Die Entwürfe müssen mit den Erlässen der Stadt Petersburg und dem Baugesetz übereinstimmen, sind in einem bestimmten Maßstab herzustellen, der etwa 1:175 entspricht für die Grundrisse der Einzelgeschosse (im Miethaus nur die in sich verschiedenen darzustellen), der nötigen Querschnitte und der 3 Fassaden, sowie der Grundrisse der Gesamt-Anlage in 10fach kleinerem Maßstab. Eine Perspektive ist nicht gefordert, wird aber zugelassen, dagegen Erläuterungsbericht und Berechnung des Kubikinhaltes des umbauten Raumes.

Baustil und Ausführungsweise der Zeichnungen sind den Bewerbern freigestellt. Ueber die zulässige Höhe der Kosten macht das Programm keine Angaben. —

Es ist an sich mit Dank zu begrüßen, daß hier an die Heranziehung ausländischer Architekten gedacht wird, nur scheint uns die vorliegende Aufgabe nicht so recht geeignet, um den großen Apparat eines internationalen Wettbewerbes in Bewegung zu setzen. Die Aufgabe erfordert auch eine zu genaue Kenntnis der einschlägigen Vorschriften, als daß sie für einen Ausländer große Aussichten auf Erfolg böte. Jedenfalls aber müßte die Zahl der ausländischen Preisrichter angemessen erhöht werden. —

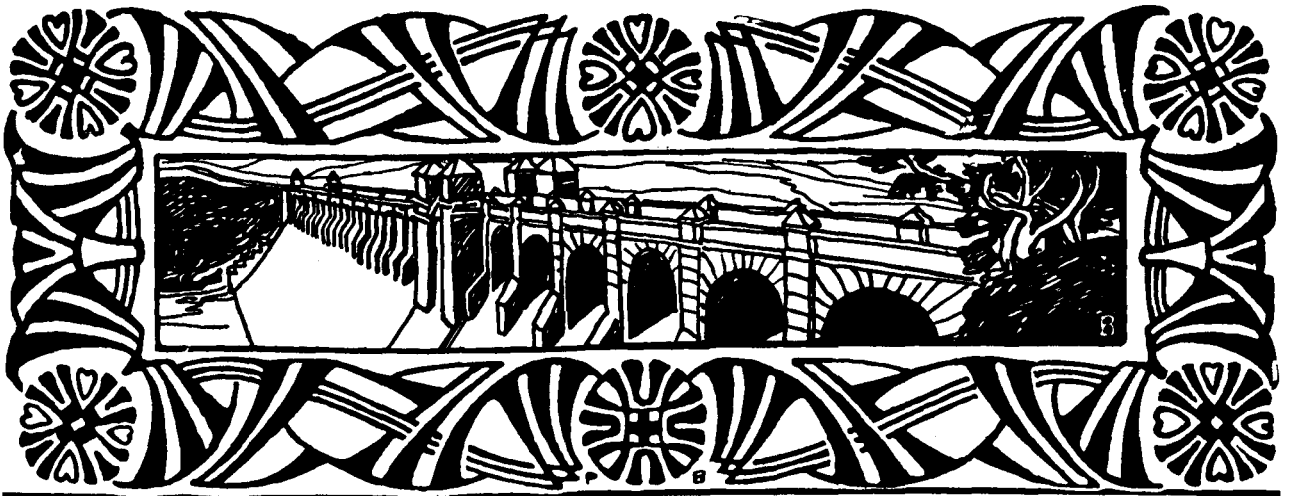
Ein Preisausschreiben der Gesellschaft für wirtschaftliche Ausbildung in Frankfurt a. M. betrifft die Abfassung „monographischer Darstellungen der Selbstkosten-Berechnung industrieller Betriebe“ mit Frist zum 1. Sept. d. J. Jede für druckwürdig erachtete Arbeit wird mit 150 M. honoriert, außerdem stehen 3 Preise von 1000, 500 und 300 M. zur Verfügung. Als Preisrichter sind 18 Namen von Direktoren industrieller Unternehmungen und Professoren genannt. Näheres durch das Sekretariat der Gesellschaft. —

Der im Wettbewerb Realschule Villingen angekaufte Entwurf der Hrn. Stadtbmstr. A. Seibert in Villingen, und Arch. E. Seibert in Darmstadt, soll nach Beschluß des Gemeinderates mit einigen Abänderungen zur Ausführung kommen. —

Inhalt: Die „Höhere weibliche Bildungsanstalt“ in Aschaffenburg. (Schluß.) — Etwas über Schleusen und Schleusenbau. — Die Arbeiterwohnungs-Kolonien und ihre Wohlfahrts-Einrichtungen in Mannheim-Ludwigshafen. — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: „Höhere weibliche Bildungsanstalt in Aschaffenburg“.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich i. V.: Fritz Eiselen, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLI. JAHRGANG. № 25. BERLIN, DEN 27. MAERZ 1907.

Der Talsperrenbau in Deutschland.

(Nach dem Vortrag des Geh. Ob.-Brs. Dr.-Ing. Leo Sympher, gehalten am Schinkelfest des Architekten-Vereins zu Berlin i. J. 1907.)

Die neuere Entwicklung des Talsperrenbaues in Deutschland verdanken wir bekanntlich Intze. Die Bedeutung der von ihm geplanten und unter seiner Mitwirkung ausgeführten Talsperren ist so groß, daß dahinter alles Andere, was bereits früher geleistet wurde, zurücktritt, ja beinahe vergessen worden ist. Daß im Harz z. B. seit dem 16. Jahrhundert schon Talsperren, meist Teiche genannt, angelegt wurden, wird meist übersehen, und doch beträgt deren Zahl etwa 70 mit zusammen 10 Mill. cbm Wasserinhalt, darunter der Oder-Teich als größter, der 1,7 Mill. cbm Wasser aufspeichert.

Unter den verschiedenen Zwecken, denen die Aufspeicherung von Wasser dienen soll, sind 6 hauptsächliche zu nennen, von denen oft mehrere nebeneinander verfolgt werden, nämlich: Kraftgewinnung, Trinkwasserversorgung, Bewässerung von Ländereien, Hochwasserschutz, Speisung von Schiffahrtskanälen und schließlich Aufhöhung des Niedrigwassers der Flüsse im Interesse von Schifffahrt und Landwirtschaft.

Soll eine Talsperre erbaut werden, so sind zunächst die erforderlichen Vorarbeiten zu machen. Vor allem gilt es, nachdem man sich über die Möglichkeit einer solchen Anlage im allgemeinen vergewissert hat und die Vorbedingungen, namentlich auch in geologischer Beziehung, für eine günstige Lage der Talsperre gegeben scheinen, die auf die Wasserabführung erforderlichen Feststellungen zu machen. Danach kann die Größe des entstehenden Staubeckens ermittelt werden, wobei die Verteilung der Niederschlagsmengen auf die einzelnen Abschnitte eines Jahres von besonderem Einflusse ist. Ist die Verteilung ziemlich gleichmäßig und ist darauf zu rechnen, daß der Stauweiher auch während der trockenen Jahreszeit mehrfach größere Zuflüsse erhält, so kann der Stauinhalt verhältnismäßig klein genommen werden. Anders ist es, wenn die Niederschläge im Winter und namentlich die Frühjahrs-Hochwasserabflüsse überwiegen. Für unsere deutschen Verhältnisse kann man etwa 40% der jährlichen Abflußmenge als eine durchschnittliche angemessene Zahl für die Fassungskraft solcher Staubecken annehmen, bei denen eine gute Ausnutzung der vorhandenen Wassermengen, z. B. zur Kraftgewinnung, nötig ist. Selbstverständlich sind solche Zahlen nur mit großer Vorsicht anzuwenden, und genauer Aufschluß kann nur durch die Aufstellung eines der verschiedenen Abflußmengen verschiedener Jahre berücksichtigenden Wasserwirtschafts-Planes gewonnen werden.

Gleichzeitig mit der Ermittlung der Wasserverhältnisse ist eine genaue Untersuchung der Beschaffenheit des Geländes, namentlich für die Stellen vorzunehmen, wo die Staumauer errichtet werden soll. Da solche zu meist in Gegenden errichtet werden, die felsigen Untergrund besitzen, können Bohrungen allein keinen sicheren Aufschluß geben, es müssen vielmehr ausreichende Schürfungen mit Beseitigung der oberen, vielfach zerklüfteten Felsschichten vorgenommen werden, um die Art und Lagerung des gewachsenen Gesteines festzustellen, da sonst

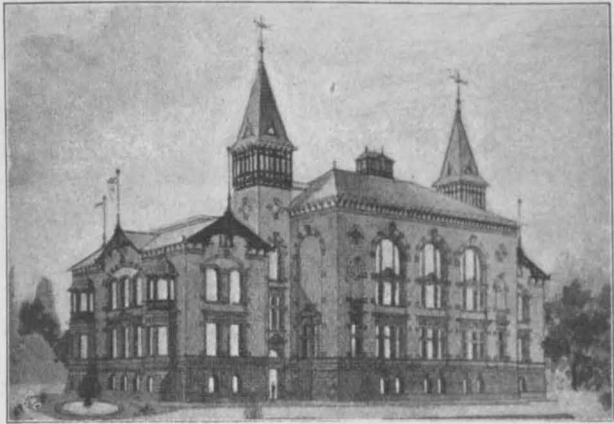
unangenehme Ueberraschungen durch Faltungen, Verwerfungen, Spaltungen der Schichten eintreten können, wie das z. B. bei der Hennetalsperre bei Meschede der Fall gewesen ist. Ein Gelände von derartiger geologischer Beschaffenheit ist natürlich als Baustelle für die Staumauer zu vermeiden, sollen nicht ungewöhnlich hohe Kosten für die Gründung der letzteren entstehen, die auf durchaus sicherem und wasserundurchlässigem Boden erfolgen muß.

Der dritte Hauptteil der Vorarbeiten ist dann die Aufstellung des Entwurfes und die damit verbundene Ermittlung der Kosten. Dann ist es möglich, ein Bild von der Wirtschaftlichkeit der Anlage zu gewinnen und an die Verteilung der aufzubringenden Mittel heranzutreten, die verhältnismäßig einfach verläuft, wenn der Staat als Bauherr auftritt, große Schwierigkeiten aber oft dann bietet, wenn die Ausführung der Anlage weniger im öffentlichen Interesse, als demjenigen von Gemeindeverbänden oder Privaten erfolgt. Da bedarf es des Zwanges, damit Einzelne nicht dem Interesse der Allgemeinheit widerstreben oder die Vorteile der Anlage ausnutzen können, ohne zu deren Kosten beizutragen. Zu diesem Zweck ist dem Wassergenossenschafts-Gesetz vom 1. Februar 1879 im Jahre 1891 ein zunächst auf das Gebiet der Wupper beschränktes und 1900 auf die Lenne und obere Ruhr ausgedehntes Abänderungs-Gesetz über Sammelbecken für gewerbliche Anlagen gefolgt. Dieses Gesetz hat die Ausführung der zahlreichen von Intze in Rheinland und Westfalen lediglich aus der eigenen Kraft der Interessenten, ohne jede Staatsbeihilfe geschaffenen Anlagen erst ermöglicht.

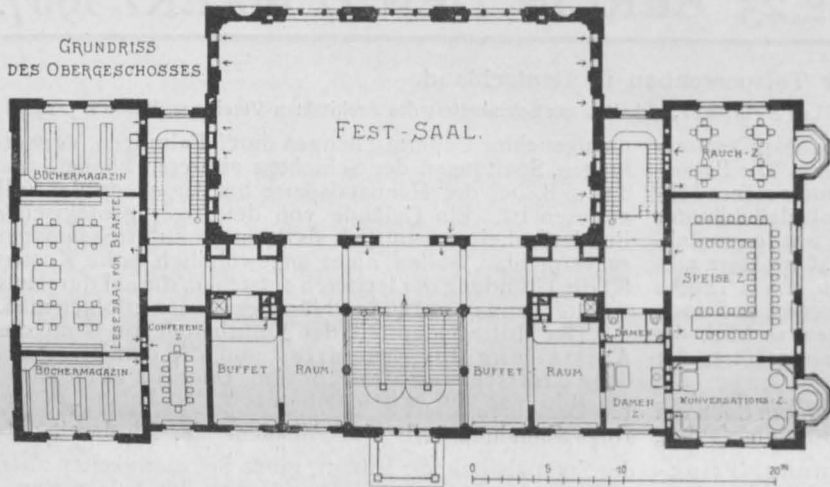
Eine wichtige Frage ist die Bauart und Herstellung des Abschluß-Werkes selbst, also der eigentlichen Talsperre. Sie kann in Erde, Holz, Mauerwerk, Eisen oder Eisenbeton erbaut werden. In Deutschland sind bisher nur Erddämme bzw. Steinmauern zur Ausführung gelangt, erstere lediglich für mäßige Stauhöhen bis etwa 15 m. Mit Ausnahme der Sperre am Oder-Teich sind sämtliche Harzteiche mit Erddämmen abgesperrt, die einen etwa 2,3 m starken Kern aus aufeinander geschichteten Rasenstücken, ein sogen. Rasenhaupt, enthalten, der bis auf den undurchlässigen Fels herabgeführt ist. Die Erddämme sind mit 1:1,25 bis 1:2 abgebösch und an der Wasserseite durch Steinschüttung gesichert. Die Wasser-Entnahme erfolgt meist durch ein eisernes Rohr im Dammfuß, das durch eine einfache Verschuß-Vorrichtung abgeschlossen werden kann. Ein Hochwasser-Ueberlauf befindet sich neben dem Abschlußdamm im gewachsenen Fels. Diese Erddämme haben sich im allgemeinen bewährt und stehen z. T. seit mehreren Jahrhunderten ohne nennenswerte Nacharbeiten. Neuerdings sind mehrere Staudämme aus Erde in etwas abgeänderter Bauweise in den schlesischen Gebirgsflüssen und bei Solingen ausgeführt worden, die statt des Rasenhauptes einen Ton- bzw. Betonkern enthalten.

Bei den eigentlichen Staumauern wird die Frage der Standsicherheit von verschiedenen Bearbeitern verschieden beurteilt; insbesondere ist darüber Entscheidung zu

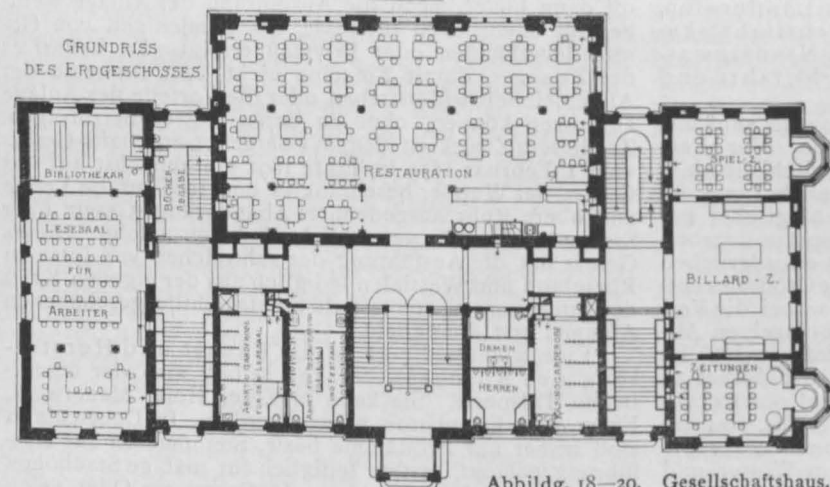
treffen, ob im Mauerwerk Zugspannungen zugelassen werden dürfen und ob damit gerechnet werden muß, daß Wasser in die Fugen eintritt und demgemäß mit einem Auftrieb im Inneren der Mauer zu rechnen ist. Am sichersten geht man natürlich, wenn man Zugspannungen



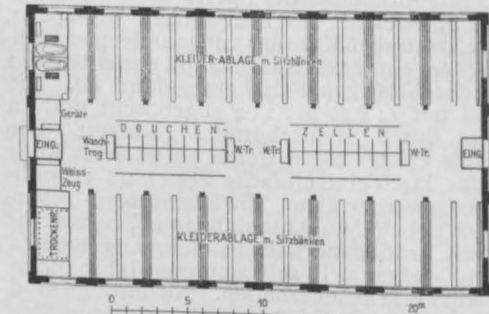
GRUNDRISS
DES OBERGESCHOSSES



GRUNDRISS
DES ERDGESCHOSSES



Abbildg. 18—20. Gesellschaftshaus.



Abbildg. 21.
Arbeiterbad.

Bauliche
Anlagen der
Anilin- und
Sodafabrik
in
Ludwigshafen
a. Rh.

Die Arbeiter-
wohnungs-
Kolonen und

ihre Wohlfahrts-Einrichtungen in Mannheim-Ludwigshafen.

im Mauerwerk überhaupt ausschließt, den Querschnitt also so wählt, daß die Stützlinie im inneren Drittel der Mauer verläuft, und wenn man ferner trotzdem annimmt, daß die Fugen offen sind und das Wasser demgemäß einen seiner Druckhöhe entsprechenden Auftrieb auszu-

üben vermag. Eine solche Berechnung ist z. B., um die Anwohner unterhalb der Queiß-Talsperre vollkommen zu beruhigen, für diese Mauer angewendet worden. Im übrigen hält Intze selbst diese Annahme für übertrieben und unwirtschaftlich. Er legt aber großen Wert auf eine gute Dichtung der wasserseitigen Mauerfläche und auf Anlage von Entwässerungsrohren nahe hinter der Dichtungsschicht. Durch diese Anordnungen soll der Eintritt von Wasser in die Mauer verhindert und etwa doch eingedrungenes Wasser unschädlich abgeführt werden, ehe es Auftrieb in der Mauer erzeugen kann. Nach Beobachtungen, die bei Aufbruchs-Arbeiten an fertigen Talsperren des Ruhr- und Wupper-Gebietes gemacht wurden, kann Redner diesen Anschauungen beipflichten.

Jedenfalls aber ist die Berechnung so durchzuführen, daß Zugspannungen im Mauerwerk vermieden werden. Als Kräfte wirken dann auf die Mauer: Wasserdruck bei vollem Becken bis zur Krone (wenn auch ein so hoher Stand meist verhindert wird), Eigengewicht der Mauer, Erddruck des den unteren Mauerteil hinterfüllenden Erdreiches. Bei leerem Becken fällt der Wasserdruck fort und in beiden Fällen muß die Drucklinie im inneren Drittel der Mauer verlaufen. Wird die Mauer nach diesen Gesichtspunkten unter Vermeidung stärkerer Querschnittsschwächungen, an denen eine Bruchfuge entstehen könnte, ausgebildet und so sicher gegründet, daß ein Wasserdruck von unten auf die Sohle ausgeschlossen ist, so bietet sie die erforderliche Sicherheit. Es ergeben sich dabei gewaltige Abmessungen bei großen Höhen. Zum Beispiel hat die Remscheider Talsperre bei 25 m Höhe und 4 m Kronenbreite an der Sohle 14,5 m, die 58 m hohe Urft-Talsperre dagegen rd. 51 m.

Schwerwichtig für die Standsicherheit ist es ferner, daß ein Gleiten der Mauer auf dem Untergrund vermieden wird, indem sie sicher, wo erforderlich, mit besonderen Abtreppungen in den Felsboden eingebunden wird. Zu verhindern ist ferner die Bildung von Rissen durch Wärmespannungen und andere Einflüsse in den langen Mauern. Man gibt ihnen, um solche Spannungen unschädlich zu machen, im Grundriß Bogenform. Die seitlichen Talhänge bilden dann die natürlichen Widerlager dieses Bogens. Verschiedentlich hat man auch die Gewölbewirkung rechnerisch ausgenutzt, um schwächere Querschnitte zu erhalten. Die deutschen Talsperren-Erbauer haben das aber nicht getan, sondern betrachten diese Krümmung nur als eine willkommene Vermehrung der Stand-Sicherheit.

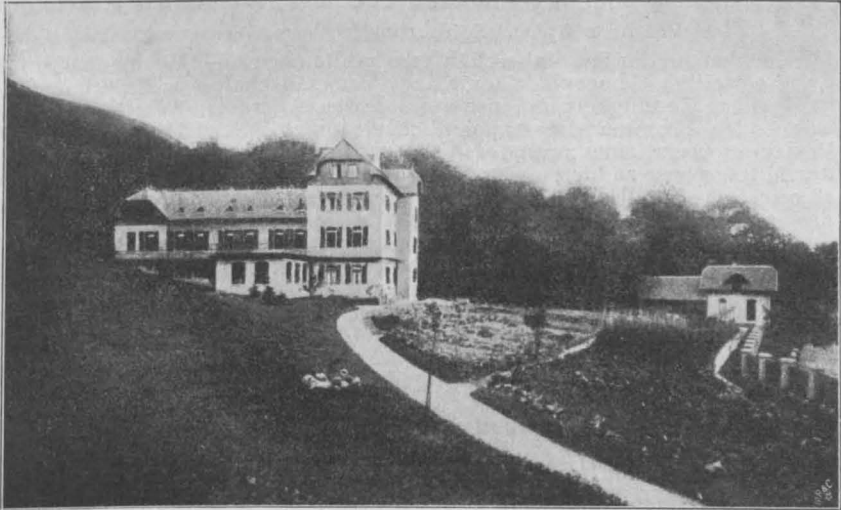
Zur fertigen Sperrmauer gehören nun noch verschiedene Ausrüstungs-Anlagen, zunächst die Entnahmerohre für das Nutzwasser. Diese werden meist in doppelt angeordneten Rohrstollen untergebracht, die den Mauerfuß durchbrechen. In besonderen, hinter der Mauer hochgeführten Türmen werden die Abschlußschieber mit dem nach oben führenden Gestänge untergebracht, während sich noch ein Reserveschieber in dem vor dem luftseitigen Haupte des Stollens vorgebauten Häuschen befindet. Ganz besondere Vorsicht erfordert der wasserseitige Abschluß des Rohrstollens. Man erzielt diesen durch kräftige, ringförmige Mauerstücke, die

durch den Wasserdruck selbst wie Pfropfen in das Talsperren-Mauerwerk hineingepreßt werden. Die Mauer ist ferner mit Entlastungs-Vorrichtungen zu versehen, die einen zu hohen Wasserstand verhindern. Diese bestehen mindestens aus einem Ueberlauf, der etwas unter Mauerkrone liegt und so reichlich bemessen werden muß, daß er bei gefülltem Becken alles noch wieder hinzuströmende Wasser selbst bei stärksten Niederschlägen abführen kann. Diese Ueberläufe werden entweder, wie z.B. bei der Sengbach- und Urft-Talsperre neben die Mauer gelegt, sodaß das Wasser am Talhange über befestigte Gefällstufen abfließen kann, oder sie werden als Ueberfall in der Mauer selbst ausgebildet, wie z.B. bei der Ennepetalsperre. Bei der Queiß-Talsperre wird das Wasser durch 2 eisengepanzerte, in den Felsen der seitlichen Hänge hinabgetriebene Schächte abgeführt, die schon während des Baues zur Abführung des Wassers dienten.

Die Dichtung der Mauern wird von Intze erreicht durch Siderosthen-Anstrich auf Putz, der noch

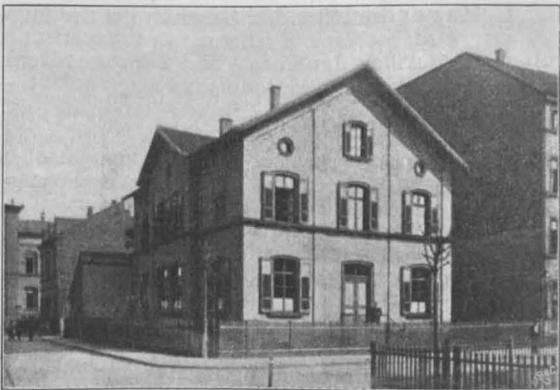
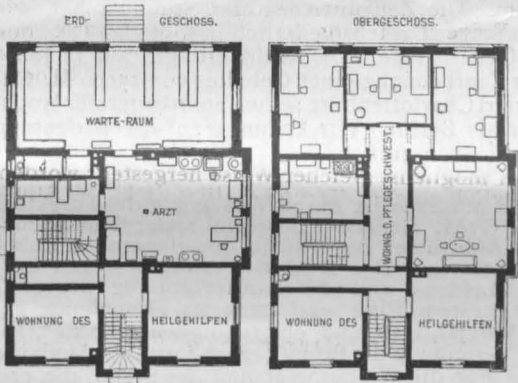
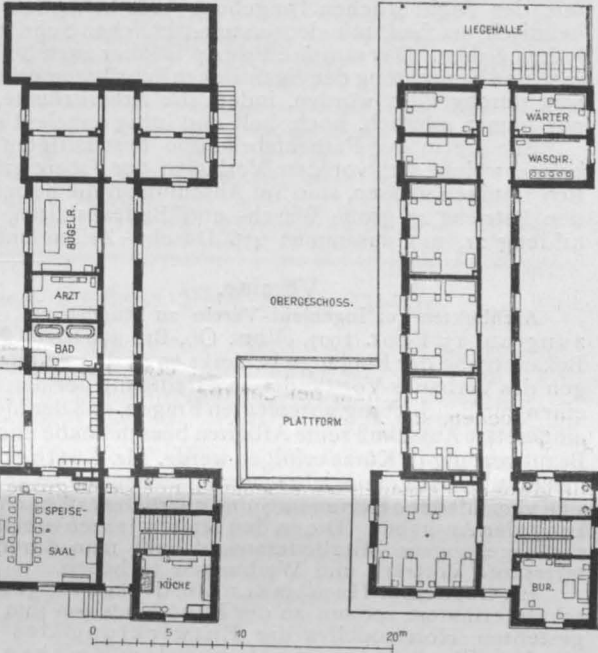
durch eine dünne Steinschicht gegen Beschädigungen geschützt wird. Dahinter sind im Mauerwerk senkrechte Drainrohre angeordnet, die vereinigt dem Rohrstollen zugeführt werden. Man kann also auch ständig beobachten, ob die Dichtigkeit der Mauer zu- oder abnimmt. Außerhalb Deutschlands hat man auch Eisenplatten zur Dichtung verwendet und für Eisen-Betonmauern ist die Einlage ganz dünner Stahlbleche vorgeschlagen.

Als Baustoffe eignen sich für Stau-mauern alle für Wasserbauten sonst zu-lässigen Materialien, sofern sie schwer sind, wenig Wasser durchlassen und einen hinreichend großen Druck aus-halten können. Alle an den Außen-flächen verwendeten Steine müssen natürlich wetterbeständig sein. Beton wird meist nur zur Ausfüllung der Felsspalten und zur Abgleichung der Sohle verwendet, im übrigen meist Bruchstein-Mauerwerk, das in recht reichlichem und fettem Mörtel her-gestellt wird, der natürlich hydrau-lische Eigenschaften haben muß. Als Bindemittel können Zement, Kalk, Traß in verschiedenen Vereinigungen und Zusammensetzungen zur Anwen-dung gelangen. Besonders bewährt hat sich Traßkalkmörtel in der Mi-schung von 1 Raumteil Fettkalk, 1,5 Raumteilen Traß und 1,75 Raumtei-len Sand. Vor dem Zementmörtel hat er den Vorteil des langsameren Ab-



Abbildgn. 22—24.
Krankenhaus in Dannen-fels am Donnersberg.

Bauliche Anlagen der
Badischen Anilin-
und Soda-Fabrik
in Ludwigshafen a. Rh.



Abbildgn. 28—30. Schwesternhaus.

bindens, daß er durch Verschiebungen der Steine bei der Arbeit nicht im Abbinden gestört wird und daß die Mauer auch später elastischer bleibt, sodaß also bei den verschiedenen Belastungs-Verhältnissen weniger leicht Risse entstehen. Zementmörtel wird, um ihn ge-schmeidiger zu halten und zu verbilligen, am besten mit Fettkalk oder noch besser mit Traßzusatz verwen-det, wie z. B. an der Queiß-Talsperre. Zementmörtel erfordert, weil er nicht im Abbinden gestört werden darf, besondere Baugerüste neben der Mauer, während diese bei Mauern in Traßkalkmörtel nur für den oberen, für den Transport von Materialien zu schmalen Teil und für den Putz leichte Gerüste nötig werden. —

(Schluß folgt.)

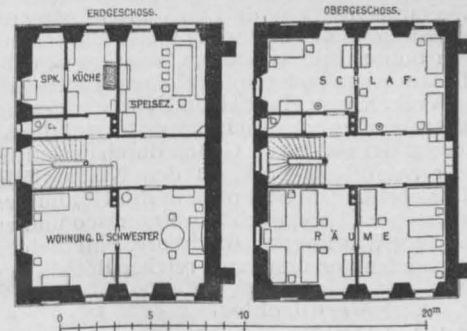
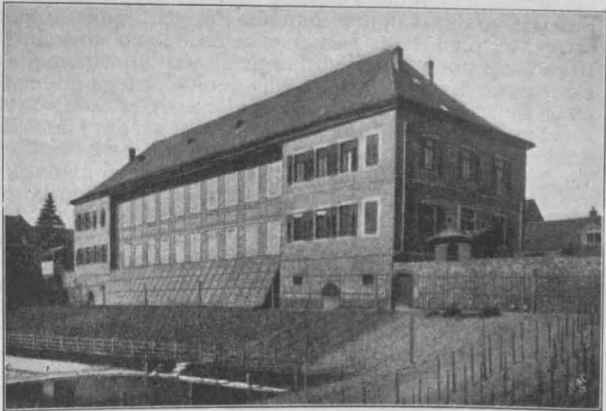


Abb. 25—27.
Erholungs-
heim in
Kirchheim-
bolanden.

Eigentum
des Hrn.
Komm.-Rat
Dr. Brunck.

Die Arbeiterwohnungs-Kolonien und ihre Wohlfahrts-Einrichtungen in Mannheim-Ludwigshafen.

Die Arbeiterwohnungs-Kolonien und ihre Wohlfahrts-Einrichtungen in Mannheim-Ludwigshafen.

Von Arch. Wilhelm Söhner in Mannheim. (Fortsetzung.) (Hierzu die Abbildungen S. 174 und 175.)

Um den auf der Fabrik beschäftigten zahlreichen Angestellten Gelegenheit zur Pflege kameradschaftlicher Geselligkeit, und insbesondere den entfernt wohnenden Beamten die Annehmlichkeit einer guten Restauration und eines zwanglosen Aufenthaltes während der Mittagspause zu bieten, hat die Fabrik in den Jahren 1899/1900 ein Gesellschaftshaus, Abbildg. 18—20, erbaut, dessen innere Einrichtung eine Schenkung des früheren Direktors Geh. Kom.-Rates Dr. G. von Siegele in Stuttgart ist. Das Gesellschaftshaus enthält einen Restaurationssaal für 150 Gäste, Räume für das Beamtenkasino (Lese-, Konversations- und Billardzimmer), einen Fest- und Versammlungssaal für Beamten- und Arbeiterfeste, ferner eine Bibliothek mit Lesesaal für die Arbeiter. Die Arbeiter-Bibliothek ist eine Stiftung des verstorbenen Direktors Kom.-Rates Hanser.

Bei der Anlage der Arbeiterwohnhäuser sind vorwiegend gesundheitliche Rücksichten mitbestimmend gewesen. Ein Blick auf die Abbildungen läßt aber auch sofort erkennen, daß die praktischen Rücksichten, welche den Aufenthalt in den Wohnräumen in Verbindung mit der nachbarlichen Umgebung erst behaglich und heimisch machen, mit den ersteren gleichen Schritt gehalten haben. Das sanitäre Prinzip ist aber auch bei Anlage und Einrichtung der eigentlichen Fabrikräume durchweg durchgeführt worden, indem die Arbeitsräume, wo nur immer möglich, hoch, hell und luftig angelegt sind.

Für die in der Farbenfabrikation beschäftigten Arbeiter, welche sich vor dem Verlassen der Fabrik gründlich reinigen müssen, sind im Anschluß an die betreffenden Betriebe 45 große Wasch- und Badeanstalten, Abbildung 21, mit zusammen 476 Dusche-Zellen und 25

Wannenbädern eingerichtet. Die Benutzung derselben wird auch den nicht in der Farbenabteilung beschäftigten Arbeitern zu einer bestimmten Zeit kostenlos gestattet. Die Badezeit fällt in die Arbeitszeit. Der Aufwand für die Badeeinrichtungen beträgt 823600 M. —

Während die Fabrikleitung bestrebt ist, einerseits das Wohlbefinden ihrer Arbeiter durch Anlage aller möglichen sanitären Einrichtungen zu fördern, ist sie andererseits auch bestrebt, für ihre erkrankten Arbeiter die weitgehendste Fürsorge zu treffen.

Sohat die Fabrik in Dannenfels am Fuße des Donnersberges, etwa 400 m über Meer und 8 km von der Eisenbahnstation Kirchheimbolanden entfernt, auf einem etwa 25000 qm umfassenden Gelände inmitten von Wiesen und Kastanienwald ein Krankenhaus, Abbildg. 22—24, zur Aufnahme von 24, hauptsächlich Lungenkranken, mit dem nötigen Pflege- und Wirtschaftspersonal, errichtet. Der derzeitige Direktor, Kom.-Rat Dr. Brunck, hat außerdem auf seinem Familienbesitz in Kirchheimbolanden ein Erholungshaus, Abbildg. 25—27, eingerichtet, in welchem er alljährlich ältere Arbeiter oder solche, welche eine schwere Krankheit durchgemacht haben, auf die Dauer von mindestens 2 Wochen als Gäste verpflegen läßt.

Auch den Angehörigen ihrer Arbeiter gewährt die Fabrik in Erkrankungsfällen die Wohlthat freier ärztlicher Behandlung. Zu diesem Zwecke wurde im Jahre 1890 mit einem Aufwand von 40000 M. eine Krankenschwester-Station, Abbildg. 28—30, erbaut, in welcher außer der Wohnung für 3 Pflegeschwestern ein Ambulatorium mit Warte- und Sprechzimmer nebst einer Wohnung für den Heilgehilfen untergebracht sind. —

(Fortsetzung folgt.)

Vereine.

Architekten- u. Ingenieur-Verein zu Magdeburg. Sitzung am 13. Febr. 1907. Vors. Ob.-Brt. Roloff. Nach Bekanntgabe der Eingänge bemerkt er zu den Erinnerungen des Verbands-Vorstandes an Erledigung der den Vereinen zur Bearbeitung vorgelegten Fragen, daß der hierfür eingesetzte Ausschuß seine Arbeiten beendet habe und die Beantwortung in Kürze erfolgen werde. Hr. Büttner legt den Etat für das Vereinsjahr 1907 vor. Zu demselben äußern sich verschiedene Herren im Sinne möglichstster Einschränkung der Ausgaben. Die in den letzten Jahren erheblich zurückgegangene Mitgliederanzahl hofft man durch interessante Vorträge und Werbungen zu heben.

Hr. Oberlehrer Hanftmann von der kgl. Baugewerkschule erläutert sodann an der Hand eines von ihm hergestellten Holzmodells die Entwicklung des dorischen Werkzeintempels aus dem Holzbau, wobei besonders seine Deutung des Triglyphenkopfes als Fuß des von ihm angenommenen Zangenbinders Interesse erweckte, da hierfür bisher eine technisch einwandfreie Erklärung noch nicht vorhanden war. In einem in der Deutschen Bauhütte 1904 „Aus dem Werdegang der Formen“ betitelten Aufsatz hat er diesem Gedanken bereits Ausdruck verliehen. Ferner spricht er an der Hand zahlreicher Skizzen zu einem in der Bearbeitung befindlichen Werke über mittelalterliche Holzbautechnik.

Hr. Roloff dankt im Namen der anwesenden Mitglieder für die anregenden Ausführungen und gibt der Hoffnung Ausdruck, daß Hr. Hanftmann später noch einmal ausführlicher dieses Thema behandeln möchte. —

Sitzung am 6. März 1907. Vors. Ob.-Brt. Roloff. Nach Begrüßung der zahlreich erschienenen Damen, Bekanntgabe der Mitteilungen des Verbandes und Aufnahme eines neuen Mitgliedes erhält Hr. Reg.-Bauführer Weingärtner das Wort zu seinem Vortrage: „Reiseindrücke einer Amerikafahrt“. Von dieser im Jahre 1904 auf Einladung von Verwandten und gleichzeitig zum Besuch der Weltausstellung in St. Louis unternommenen Reise entrollt Redner unter Vorführung vieler und schöner Lichtbilder ein buntes Bild von allem, was er mit unbefangenen, offenem Auge und empfänglichem Jugendsinn von Land und Volk, Kunst, Handel und Verkehr gesehen und in sich aufgenommen hat. Mit Interesse folgten die Anwesenden ihm auf der Fahrt von Genua durch das mittelländische Meer nach New-York, zu den Niagarafällen und der Weltausstellung in St. Louis, in die Goldminen-Distrikte von Creple Creek, nach San Francisco und zurück über Chicago, Washington, Baltimore, Philadelphia in die Heimat, und dankten ihm durch reichen Beifall. — B.

Vermischtes.

Die Wahl Heinrich Seelings zum Stadtbaurat von Charlottenburg hat vor kurzem mit 42 von 59 Stimmen statt-

gefunden; 15 Stimmen entfielen auf Hr. Stadtbauinsp. Winterstein. Die Zersplitterung der Stimmen hat, wie wir erfahren, ihre Ursache lediglich in formalen Gründen betr. die Gehaltsfrage. Die Wahl erfolgte auf 12 Jahre und unter Zuerkennung eines Gehaltes von 15000 M. Damit honoriert Charlottenburg seinen Stadtbaurat für Hochbau höher als Berlin. Wir kommen auf die Bedeutung dieser Wahl noch zurück.

Ein Wechsel in der Leitung des Bayerischen National-Museums in München ist durch Versetzung des Direktors Dr. Hugo Graf, General-Konservator der Kunstdenkmale und Altertümer Bayerns, in den dauernden Ruhestand eingetreten. Der Rücktritt erfolgte wegen körperlichen Leidens und unter Anerkennung der „mit gewissenhaftem Eifer und treuester Hingebung geleisteten langjährigen und ersprießlichen Dienste“, sowie unter Verleihung der Prinz-Regent-Luitpold-Medaille in Silber. Für die Wiederbesetzung der Stelle, die erst in einiger Zeit erfolgen soll, während welcher Konservator Dr. G. Hager die leitenden Geschäfte vertretungsweise führen wird, ist eine Trennung des bayerischen Generalkonservatoriums der Kunst- und Altertums-Denkmale und der Direktion des Museums ins Auge gefaßt. —

Wettbewerbe.

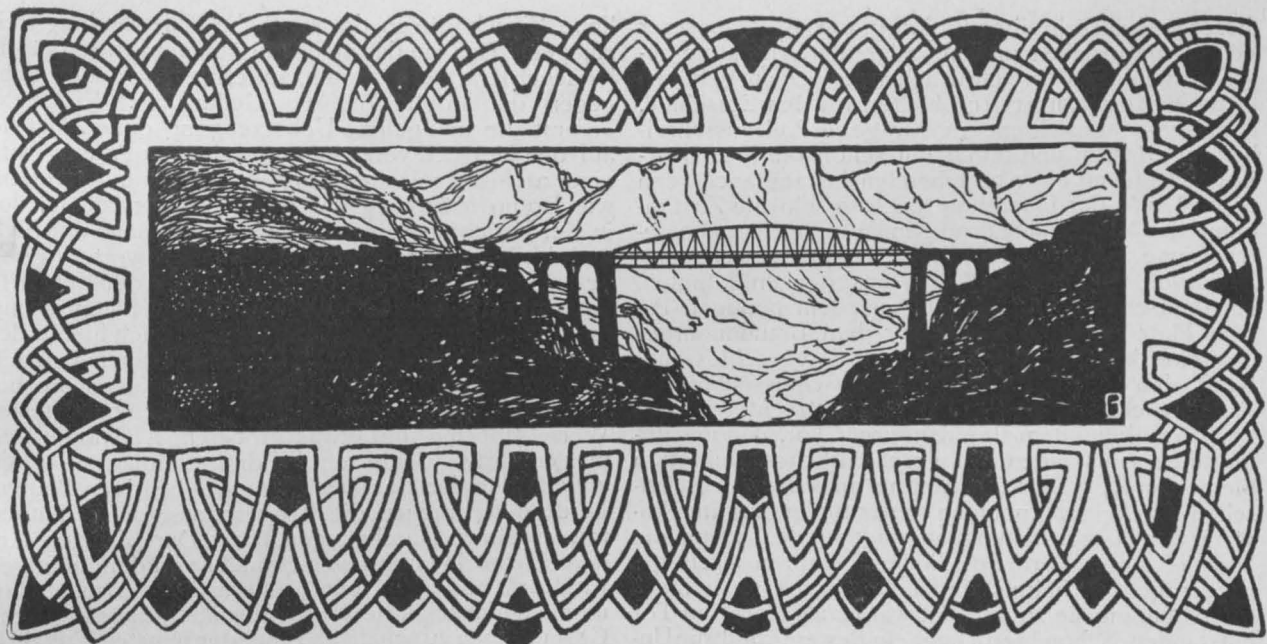
Ein Preisausschreiben für die Platzgestaltung und die Bauten der hessischen Landesausstellung für freie und angewandte Kunst in Darmstadt erläßt die Ausstellungsleitung mit Frist zum 11. Mai d. Js. für im Großherz. Hessen geborene oder dort ansässige Künstler. Gesamtpreisumme 3000 M., Preisrichter u. a. Geh. Ob.-Brt. Prof. Hofmann, Prof. Olbrich, Prof. Pützer, Prof. Scharvogel, sämtlich in Darmstadt. Unterlagen gegen 3 M., die zurückvergütet werden, durch die Ausstellungsleitung. —

Wettbewerb für die Umgestaltungen neben dem Brandenburger Tor in Berlin. Unsere kurze Mitteilung in No. 21 über den Ausfall dieses Wettbewerbes ist dahin richtig zu stellen, daß unter 66 Entwürfen die beiden Entwürfe der Hrn. Arch. Reg.-Bmstr. Reimer & Körte bzw. Prof. Bruno Möhring in Berlin mit je einem gleichen Preise von 1000 M. ausgezeichnet worden sind. Sämtliche Entwürfe sind bis 30. d. Mts. von 11—4 Uhr im Verkehrs- und Baumuseum in der Invalidenstraße in Berlin ausgestellt. —

Wettbewerb Theater Aussig. Angekauft wurden Entwürfe der Hrn. Alex. Graf in Wien, R. Bitzan in Dresden und eines Verfassers, der nicht genannt sein will. —

Inhalt: Der Talsperrenbau in Deutschland. — Die Arbeiterwohnungs-Kolonien und ihre Wohlfahrts-Einrichtungen in Mannheim-Ludwigshafen. — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLI. JAHRGANG. № 26. BERLIN, DEN 30. MAERZ 1907.

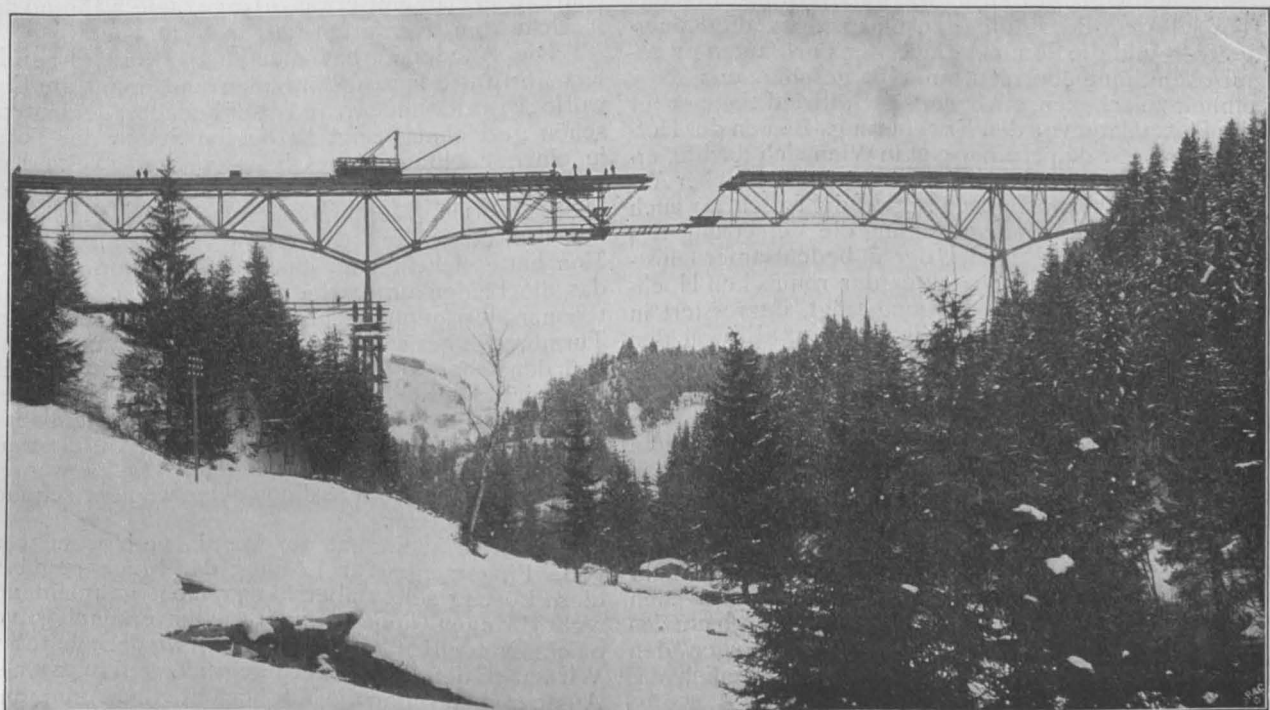
Das Axiom von der Unantastbarkeit des Pariser Platzes in Berlin.



In großer Teil der modernen Kunstanschauung gründet sich im Gegensatz zu der Kunstanschauung vergangener Zeiten auf Axiome. Nimmt man ein Lehrbuch oder einen Leitfaden für Kunstgeschichte zur Hand, so stößt man auf jeder Seite auf ein Axiom. Entfaltet man eine Tageszeitung und versucht man, sich über die künstlerischen Fragen des Tages zu unterrichten, so findet man die Berichte mit Axiomen gespickt. Geht man in die Vorträge und Hörsäle, so hört man allenthalben Axiome aufplattern. Das Axiom nimmt einen guten Teil der Herr-

schaft in der modernen Kunstübung und Kunstförderung für sich in Anspruch, einen viel zu großen Teil, als daß nicht die freie Kunsttätigkeit dadurch in Mitleidenschaft gezogen würde. Wenn frühere Zeiten in dem leider verbreiteten Sinne unserer Tage gehandelt hätten, wie stände es um den Kunstbesitz der einzelnen Jahrzehnte und Jahrhunderte?

Ein solches Axiom, ein solcher „Satz von einleuchtender Gewißheit“, ist der Satz von der Geschlossenheit und Unantastbarkeit des Pariser Platzes in Berlin. Die preußische „Akademie für Bauwesen“ hat ihn sich zu eigen gemacht, als sie in diesen Tagen ihr Urteil über den von ihr ausgeschriebenen Wettbewerb betr. Entwürfe für die möglichen Umgestaltungen zu beiden Seiten des Brandenburger Tores fällte. Wir haben



Abbildg. 4. Straßenbrücke über den Argentobel bei Grünenbach i. Bayern (Aufn. am 15. Jan. 1907).



AS NATIONAL-DENK-
MAL VICTOR EMA-
NUELS II IN ROM **
ARCHITEKT: GRAF
GIUSEPPE SACCONI
** LETZTE SKIZZE **

===== DEUTSCHE =====
** BAUZEITUNG **
XLI. JAHRGANG 1907
***** NO. 26 *****

dieses Preisausschreiben im Jahrg. 1906 S. 573 unserer Zeitung besprochen und mit aller der Sympathie begrüßt, die einem fortschrittlichen Entschluß gebührt. Denn für fortschrittlich hielten wir den Entschluß, übereinevielumstrittene Kunstfrage ein Preisausschreiben zu erlassen und durch ihn schon die Möglichkeit zuzugeben, einen bestehenden Zustand, auch wenn er im Laufe der Jahrzehnte noch so sehr die Zustimmung der Mitwelt sich errungen hatte, in einem besseren Sinne zu ändern. Wir hatten der Anschauung Ausdruck gegeben, daß wir uns denken könnten, ein deutscher Bernini schüfe aus dem heutigen Pariser Platz und dem Platze vor dem Brandenburger Tor eine künstlerische Einheit von so geschlossener Kraft, daß neben ihr die heutige Geschlossenheit des Platzes nicht mehr als ein Verlust betrachtet werden könnte und daß dem Brandenburger Tor, das uns unter allen Umständen ein geschichtliches Heiligtum bleiben muß, weder ein Eintrag an seiner künstlerischen Erscheinung noch an seiner Bedeutung im Einklang der Platzgestaltung zugefügt werde. Denn die künstlerischen Werte von Tor und Platz in ihrem gegenseitigen Verhältnis sind heute längst nicht mehr dieselben, die sie zu der Zeit waren, als Platz und Tor entstanden. Schon hierin liegt ein Beweggrund, die Unantastbarkeit der heutigen Verhältnisse nicht zum obersten Grundsatz zu erheben. Ein Teilnehmer des Wettbewerbes hat das empfunden. In seinem Entwurf: „Suum cuique“, dessen Kennwort eine doppelte Bedeutung besitzt, ging er von dem Streben aus, durch Schaffung der Verhältnisse etwa der ältesten Anlage dem Brandenburger Tor wieder die Bedeutung im Platz-Ganzen zu geben, die Langhans in das Tor legte, als er es schuf. Er wollte es zu einem alles überragenden Denkmal machen, als er es in die bescheidenen Mansard-Bauten stellte, die der Entwurf „Suum cuique“ ihm heute in ähnlicher Weise wieder als Begleiter geben will. Wir wollen die Frage nicht aufwerfen, wie Langhans wohl sein Tor gestaltet haben würde, wenn er die heutigen Verhältnisse hätte voraussehen können. Das eine aber scheint uns sicher zu sein, daß der Pariser Platz oder das Carré, als sie entstanden, viel größer wirkten als heute, weil niedrigere Bauten es umsäumten. Und daraus kann man die Berechtigung ableiten, dem heutigen Platze durch Freilegung des Tores, jedoch ohne Fortfall der Torhäuschen, die seinen Maßstab im ursprünglichen Sinne glücklich steigern, eine erweiterte Gestalt zu geben. Ob man dabei so weit gehen sollte, wie der künstlerisch bedeutende Entwurf „Forum Transitorium“, der das Tor selbst in den Tiergarten hinausrückt, die Königgrätzer- und die Sommerstraße mit Tor-Bauten im römischen Sinne übersetzt, um eine geschlossene Platz-einheit zu schaffen, etwa wie sie Gottfried Semper für die Platzanlage vor den Erweiterungs-Bauten der Hofburg und vor den Hofmuseen in Wien sich dachte, erscheint uns lediglich als eine solche künstlerischer Anschauung. Für künstlerisch notwendig halten wir auch bei einer solchen Platzgestaltung die Versetzung des Tores nicht. Der Entwurf, der in bedeutsamer künstlerischer Weise den Charakter der römischen Hoch-Renaissance schlichter Prägung trägt, interessiert in hohem Maße durch seine Einzelheiten. Er will den Straßenbahn-Verkehr durch eine in weitem Bogen geschwungene Rampe vom Platz unterirdisch ablenken; er stellt die Denkmäler des Kaisers und der Kaiserin Friedrich an einer kleinen Platz-Gestaltung vor dem versetzten Tor wieder auf und verwendet die Brunnen bei einer Platzvorlage vor dem Südportal des Reichstags-Gebäudes. Vielleicht schwebte dem Verfasser die Forum-Anlage vor, die F. O. Kuhn in einem sehr schönen, in der „Zeitschrift für bildende Kunst“ veröffentlichten Entwurf vor dem Brandenburger Tor sich dachte und welche auch bei dem Wettbewerb um das Kaiser-Wilhelm-Denkmal wiederkehrt. Gegen den Entwurf unseres Wettbewerbes spricht freilich die Inanspruchnahme des Tiergartens.

Der Wettbewerb hat daneben auch eine Reihe von Entwürfen gezeitigt, die versuchen, das Tor durch seit-

liche Einschnitte in die westliche Platzwandung freizulegen. Daß sie das nicht mit überzeugender künstlerischer Kraft tun konnten, spricht an sich noch nicht gegen die Möglichkeit des Gedankens. Vielleicht kommt die mangelnde Ueberzeugung daher, daß sie auf den Versuch verzichteten, auch den Pariser Platz einer architektonischen Umgestaltung zu unterwerfen, wie Bruno Möhring das in einem Vorschlage, der in der Errichtung einer Pfeilerstellung längs der Süd- und der Nordseite besteht, in bemerkenswerter Weise getan hat. Die überwiegende Mehrzahl der Entwürfe hat versucht, die Geschlossenheit der Platzwirkung mehr oder weniger beizubehalten und sich hierzu der verschiedensten Mittel bedient. Am engsten habensich Reimer & Körte und Bruno Möhring an die bestehenden Zustände angeschlossen, in schlichtester Weise Möhring, mit etwas größerem Aufwande Reimer & Körte. Beide schufen dreigeschossige Bauten ungefähr in der Massenwirkung der heutigen Bauten. Beide unterbrachen die Erdgeschosse dieser Bauten mit gewölbten Durchgängen, bezw. Durchfahrten. Andere Entwürfe entfernen sich mehr von dem heutigen Eindruck, teils, um eine größere künstlerische Harmonie herzustellen, teils, um selbständige künstlerische Gestaltungen zu schaffen. Einer der feinsten Entwürfe dieser Gruppe, wohl des Wettbewerbes überhaupt, ist der Entwurf mit dem Kennwort „Pariser Platz“, der die Kolonnaden in ansprechender Weise fortsetzt und an sie zwei bescheidene Ausstellungsgebäude als Uebergang zu den hohen Bauten anschließt. Der Verfasser war dabei in feinfühligster Weise bestrebt, den geradlinigen Charakter aller Bildungen, der im Torbau angeschlagen ist, durchzuführen und auch in der Bemessung der Weite der Interkolumnien sich an die bestehenden Verhältnisse anzuschließen. Denn so schön z. B. im Ganzen oder in Einzelheiten die Entwürfe „1788“, „S. P. Q. R.“, „Homer“, „Kunst und Verkehr“, „Das Alte — Erhalte“ usw. sind, durch die Einfügung von Rundbogen oder anderer runder, z. B. attikaartiger Bildungen brachten sie nach unserem Gefühl ein fremdes Element in die Entwürfe. Verschiedene Entwürfe haben mit Glück versucht, den Motiven der schlichten Villenbauten der Hochrenaissance nachgebildete Bauten dem Tor zur Seite zu setzen, der Entwurf „Das Tor“ in flächiger Wirkung, der Entwurf „1907“ mit Dachgärten. Der Entwurf „Silhouette“ verlängert die Säulenhallen und setzt ein niederes Geschoß im italienischen Villenstil mit flachem Dach auf. Doch erhält dadurch die Ansicht vom Pariser Platz eine etwas zu lange Linie, während die Ansicht vom Tiergarten besser wirkt.

Die Akademie hat nun auch zwei „ehrende Erwähnungen“ ausgesprochen und damit die Entwürfe „Finale“ und „Eine Idee“ bedacht; der erstere, schön gezeichnet, zeigt zu beiden Seiten des Tores je einen hochragenden Obelisk, der zweite Entwurf 2 mächtige Turmbauten. Beide Erwähnungen gehören zu den Menschlichkeiten, die in Wettbewerben der letzten Zeit wiederholt vorgekommen sind. Man hätte sich hier an das Urteil erinnern müssen, das die beiden turmartigen Aufbauten auf dem Pantheon in Rom gefunden haben. Wenn man aber schon Turmbauten berücksichtigen wollte, wie kam es dann, daß der sehr schöne Entwurf „Pietaet“ eine Beachtung nicht fand? Von seinen Turmbauten abgesehen, schließt er an das Tor hellenistische Seitenbauten mit einem hohen und einem niederen Geschoß an, die vom Pariser Platz ein bestechendes Bild gewähren, vom Tiergarten aus allerdings einen weniger schönen Anblick darbieten.

Alles in allem hat der Wettbewerb wohl wertvolle Fingerzeige zur Lösung der Frage gegeben, diese Lösung selbst aber hat er nicht gebracht und nicht bringen können weil sie unverkennbar von einem Entschluß abhängig ist. Wir wiederholen aber: Wir haben den Wettbewerb begrüßt, weil mit seinem Ausschreiben schon die Möglichkeit einer Aenderung der bestehenden Zustände zugegeben wurde. Wir halten es aber nicht für der Bedeutung dieser Kunst-

frage entsprechend, mit diesem oder einem Wettbewerbs überhaupt, dessen Gesamtbild so sehr vom Zufall abhängig ist, alle Möglichkeiten der Lösung der Frage erschöpft zu sehen und auf ihn Entschlüsse für das fernere Schicksal des Platzes aufzubauen, wie sie durch die Entscheidungen der Akademie angedeutet wurden. Erst die unmittelbare Anrufung des persönlichen Zeugnisses der bedeutendsten baukünstlerischen Kräfte, die wir in Deutschland besitzen, neben ihnen Vertreter benachbarter Gebiete, z. B. den Bildhauer Adolf Hildebrand keinesfalls ausgeschlossen, würde die Frage restlos zur Entscheidung bringen können. Auf keinen Fall jedoch dürfte dieser Lösung ein

Axiom entgegen gehalten werden. Dagegen wäre schon Albrecht Dürer mit aller Entschiedenheit aufgetreten. „Dann es muß gar ein spröder Verstand sein,“ schrieb er einst, „der ihm nit trauet auch etwas Weiteres zu erfinden, sonder liegt allwegen auf der alten Bahn, folgt allein Anderen nach und untersteht sich nichten weiter nachzudenken. Deshalb gebührt einem jeglichen Verständigen, also einem Anderen nachzufolgen, daß er nicht verzweifelt, daß er mit der Zeit auch ein Bessers erfinden mög. Dann so das geschieht, darf es keinen Zweifel, daß diese Kunst mit der Zeit wieder wie vor Alter ihr Vollkommenheit erlangen mög.“ — Albert Hofmann.

Straßenbrücke über den Argentobel bei Grünenbach in Bayern.

Entwurf und Ausführung: „Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbau-Gesellschaft Nürnberg A.-G.“

(Hierzu die Abbildungen Seite 177 und 181.)

Für die Bewohner des westlichen Allgäu ist ein lang-ersehnter Wunsch in Erfüllung gegangen. Beim Austritt der Bahnlinie Kempten—Lindau aus den Vorbergen des Allgäu zweigt an der Station Harbatzhofen die Straße ab, welche in das württembergische, am Fuße des schwarzen Grates gelegene altherwürdige Städtchen Isny führt. Die von der Straße berührten bayerischen Dörfer Grünenbach und Maierhöfen sind durch einen tiefen Taleinschnitt, in dem das kleine Flößchen Argen sich

die Uebersichtsskizze Abbildg. 1. Der Anschluß an den rechtseitigen etwas zurücktretenden Hochrand erfolgt durch eine Nebenöffnung von 24 m Stützweite; daran anschließend führt ein durchlaufender Träger mit 3 Öffnungen zum linksseitigen Hochrand. Während die über Talsohle gelegene Mittel-Öffnung eine Spannweite von 84 m besitzt, haben die an den Talhängen sich hinziehenden Seitenöffnungen je 48 m Stützweite. Die Zwischenstützen 1 und 2 sind als Pendelpfeiler ausgebildet (vergl.

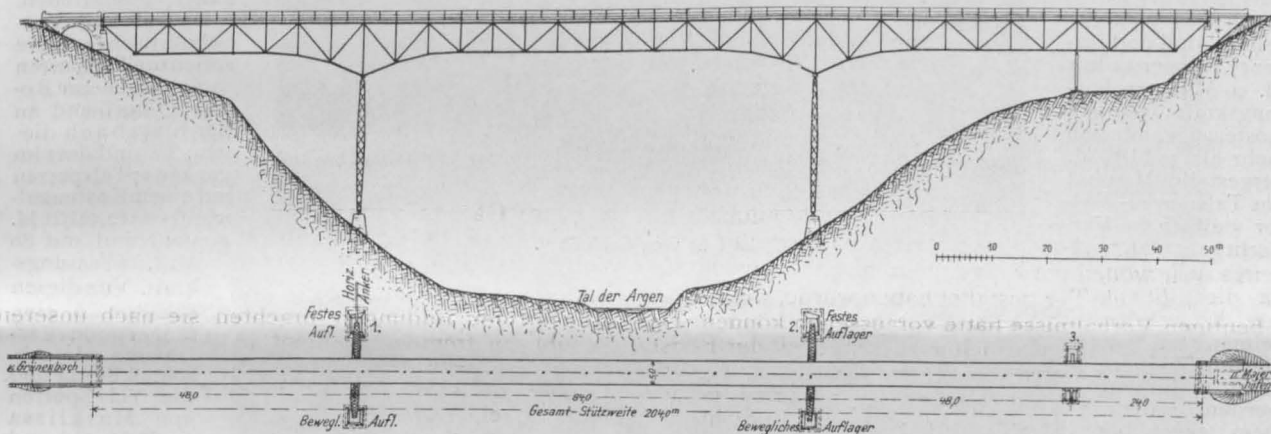


Abbildung. 1 und 2. Gesamtansicht und Aufsicht der Brücke sowie Konstruktion eines Pendelpfeilers.

dem Bodensee zuwendet, getrennt. Die Straße zieht sich an den steilen Berghängen in vielen Windungen zur Tal-Sohle hinab und erklimmt ebenso wieder den jenseits gelegenen Hochrand, dabei Steigungen bis zu 16 % überwindend. Der Talübergang erforderte daher nicht nur sehr viel Zeit, sondern seine großen Steigungen machten auch die Ausnutzung der bestehenden Straße für beladene Wagen unmöglich und bildeten daher ein erhebliches Verkehrs-Hindernis. Besonders zur Winterzeit war das hart an der Grenze gelegene Maierhöfen von seinem Nachbarort und der bayerischen Bahnlinie nahezu abgeschnitten. Um nun diese Uebelstände zu beheben, beschlossen daher die beteiligten Gemeinden Maierhöfen und Grünenbach, den Argentobel zu überbrücken und wählten hierzu den Entwurf der Firma „Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbau-Gesellschaft Nürnberg A.-G., welcher auch die Ausführung in General-Unternehmung übertragen wurde.

Die neue Brücke überschreitet in Höhe der Hochränder des Tobels 53,6 m über dem normalen Wasserspiegel der Argen den Taleinschnitt mittels einer eisernen Fachwerk-Konstruktion von 204 m Gesamtlänge (vergl.

auch Abbildg. 2), deren einer Fußpunkt zur Aufnahme der Windkräfte festgelagert ist, während ein Rollenlager dem anderen Fußpunkt gestattet, der Temperatur-Einwirkung in der Querrichtung zu folgen. Die Brückenträger haben ihr bewegliches Auflager auf dem linken Landpfeiler, während der feste Stützpunkt in dem rechten Widerlager verankert ist. Die Fachwerkhöhe beträgt 5,5 m und vergrößert sich an den Mittel-Stützen auf 10 m, sodaß bei der gewählten Höhe der die Fundamente bildenden Betonpfeiler für die mittleren Pendelstützen eine Konstruktionshöhe von 25,2 m verbleibt. Bei der angenommenen Fahrbahnbreite von 5 m ergibt sich der Abstand der beiderseitigen Tragwände zu 4,5 m. Fußwege erhält die Brücke nicht. Die Geländerhöhe ist mit 1,30 m reichlich bemessen. Der gesamte Unterbau ist in Stampfbeton ausgeführt. In den Betonpfeilern sind die Konstruktionen eingebaut, welche die Windkräfte herableiten. Zufahrten von geringer Länge führen beiderseits von der alten Straße abzweigend zur Brücke. Die Straßen sind mit Grundbau versehen und bekies.

Das Werk Nürnberg der eingangs genannten Gesellschaft begann im August 1905 den Bau der Fundamente. Daran schloß sich die Aufstellung des eisernen Ueberbaues. Die Seiten-Öffnungen wurden auf festen Gerüsten montiert; die Aufstellung der Mittel-Öffnung erfolgte dagegen ohne feste Rüstung. Die Freimontage der rechten Hälfte der Mittel-Öffnung, welche in die Wintermonate fiel, war durch die zahlreichen und starken Schneefälle mit mancherlei Schwierigkeiten verknüpft, wurde jedoch infolge der getroffenen Maßnahmen glücklich zu Ende geführt. Die beiden Abbildungen 3 und 4 geben verschiedene Entwicklungs-Abschnitte der Montage vom 15. Oktober 1906 und 15. Januar 1907 wieder. Ende Februar 1907 wurde die Eisen-Konstruktion vollendet. Die Eröffnung der höchsten Brücke Bayerns steht in kurzer Zeit bevor. —

Der Talsperrenbau in Deutschland. (Schluß.)

(Nach dem Vortrag des Geh. Ob.-Brs. Dr.-Ing. Leo Sympher, gehalten am Schinkelfest des Architekten-Vereins zu Berlin i. J. 1907.)

Den neuen Talsperren in Deutschland, die zumeist nach den Intze'schen Entwürfen ausgeführt wurden, gehen die von dem Min.-Rat Fecht in den Vogesen, und zwar im Alfeld- und Fechtalle erbauten zeitlich voraus. Diese dienen sowohl der Bodenbewässerung als der Kraftgewinnung und sind mit einem einmaligen Staatszuschuß von den Beteiligten gebaut. Die Alfeld-Talsperre faßt etwa 1,1 Mill. cbm Wasser, versorgt 41 industrielle Anlagen mit Kraftwasser und bewässert 10 qkm Wiesen. Im Fechtall, wo schon die Franzosen Stau-Becken angelegt hatten, sind in zwei neuen Stauweihern 1,05 Mill. cbm Wasser aufgespeichert.

Ueberwiegend der Trinkwasser-Versorgung dienen die Talsperren von Chemnitz, Nordhausen, Gotha und Plauen, von denen die letzte und zugleich größte mit 3,3 Mill. cbm Inhalt noch im Bau ist. Gleichzeitig zur Trink- und Kraftwasser-Versorgung dienen die zahlreichen Talsperren in Rheinland und Westfalen. Es sind dort bisher 17 Talsperren mit rd. 90 Mill. cbm Fassungskraft mit einem Kostenaufwande von mehr als 30 Mill. M. hergestellt. Man hat das Talsperren-Wasser vielfach im Verdacht gehabt, Krankheiten zu fördern, da die Bildung von Krankheitskeimen in den offenen Weihern nicht verhindert werden könne. Dem gegenüber hat Prof. Kruse in Bonn nachgewiesen, daß Talsperren-Wasser, in einer gewissen Tiefe entnommen, sehr wenige Keime enthält. Da, wo das Niederschlagsgebiet unbewohnte Gegenden umfaßt und dieses von den menschlichen und tierischen Abgängen nach Möglichkeit freigehalten werden kann, ist eine Reinigung des Wassers durch Nachfilterung in sehr vielen Fällen nicht erforderlich. In anderen Fällen jedoch wird das Wasser unterhalb der Talsperre in Form von Springbrunnen mit der Luft in Berührung gebracht und mit Sauerstoff angereichert, dann über natürliche Rieselfelder oder, wie in Remscheid und Chemnitz, auf künstliche überdeckte Filter gebracht.

Im Wupper-Gebiet wurde durch die Talsperren-Anlagen auch eine wesentliche Verminderung der Hochwasser-Gefahren erreicht. Als ein besonderer Vorteil aber ist es zu bezeichnen, daß die durch die Talsperren erzielte regelmäßige Wasserführung in den kleinen Flüssen und Bächen der schon im Absterben begriffenen Klein-Industrie in den Tälern der Grafschaft Berg und des Sauerlandes die Möglichkeit erfolgreichen Wettbewerbes mit der Groß-Industrie wiedergegeben hat. Die Stau-Anlagen im Wupper-Gebiet fassen zwischen 117 000—3,3 Mill. cbm. Im Ruhr-Gebiet war die Anlage der Talsperren zu

einer dringenden Notwendigkeit geworden, da die großen Pumpwerke, welche für die Wasser-Versorgung von Essen, Dortmund, Bochum usw. mächtige Wassermassen aus dem Grundwasser im Ruhrtale entnehmen, diesem Fluß allmählich die erforderliche Wasserzufuhr abgeschnitten hätten. Die vom Ruhrtalsperren-Verein gebauten Talsperren führen jetzt der unteren Ruhr in trockenen Zeiten Zuschußwasser zu. Bisher sind 9 Talsperren im Ruhr-Gebiet erbaut worden, von denen die beiden größten im Ennepe- und Hennetal je 10 Mill. cbm Wasser fassen.

Der Kraftgewinnung verbunden mit Hochwasserschutz

dient die Urftal-sperre, welche mit 45 Mill. cbm Inhalt z. Zt. die bei weitem größte Talsperre in Deutschland darstellt. Wir haben dieses interessante, mit 8 Mill. M. Kosten hergestellte Bauwerk, durch welches 12 bis 16 000 PS. zu Kraft-Zwecken gewonnen werden, Jahrg. 1903 S. 133 ff. unter Beigabe von Abbildungen näher beschrieben.

Dem Hochwasserschutz in erster Linie sollen die Talsperren in Schlesien am Bober, Queiß und an der Katzbach dienen. Es sind dort im ganzen 17 Talsperren mit einem Kostenaufwande von 12,5 Mill. M. geplant und mit 80

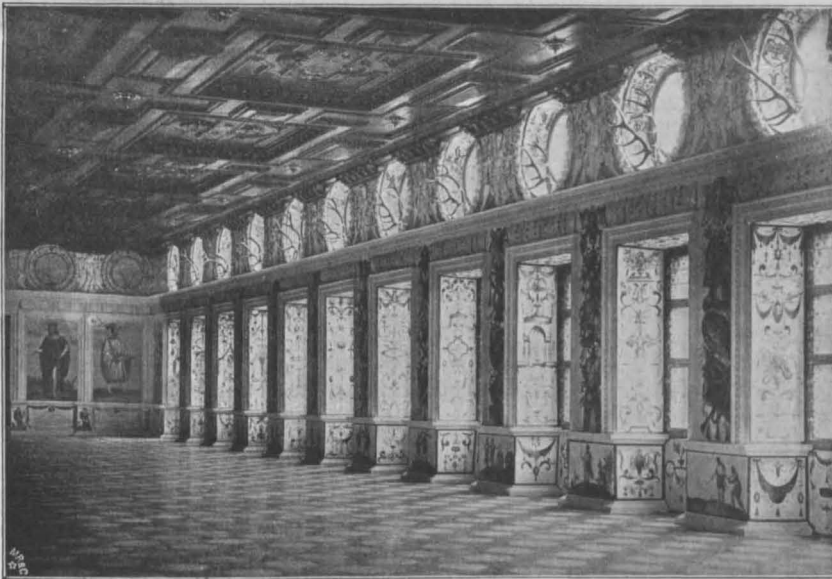
Mill. cbm Fassungskraft. Von diesen erhalten 6 eine Mauer und 11 Erd-Dämme als Abschluß. Fertig sind die Talsperren von Marklissa (15 Mill. cbm) und Buchwald, im Bau ist die von Mauer, welche 50 Mill. cbm fassen soll. In Marklissa und Mauer bleiben 5 bzw. 20 Mill. cbm aufgespeichert, um zu Kraft-Zwecken verwendet zu werden, im übrigen sind die Staubecken für gewöhnlich leer zu halten, sodaß sie, unter Zugrundelegung des großen Hochwassers von 1897, Raum bieten, um das größte

Hochwasser so weit aufzunehmen, daß den unterhalb liegenden Wasserläufen nur soviel Wasser zuströmt, als diese ohne Gefahr abführen können.

Eine, wenigstens in dem für den Rhein—Weser-Kanal geplanten großen Maßstabe neue Anwendung der Talsperren ist diejenige zur Speisung von Schifffahrts-Kanälen. In Deutschland sind bisher nur in Elsaß-Lothringen von den Franzosen übernommene Anlagen dieser Art vorhanden gewesen, so der Stauweiher von Gondrexange, der zur Speisung der Scheitelstrecke des Rhein-Marne- und Saarkohlen-Kanales dient und 1880 auf 13 Mill. cbm Fassungskraft erhöht wurde. Die Talsperren im oberen Quellgebiete der Weser, die jetzt geplant sind, sollen nicht nur dem Rhein—Weser-Kanal Wasser zuführen, sondern auch noch den Niedrigwasserstand der Weser unterhalb der Abzweigung genannten Kanales erhöhen, die Hochwassergefahr dieses Stromes sowie der



Ansicht vom Schloßhof.



Schloß Ambras bei Innsbruck. Großer Festsaal.

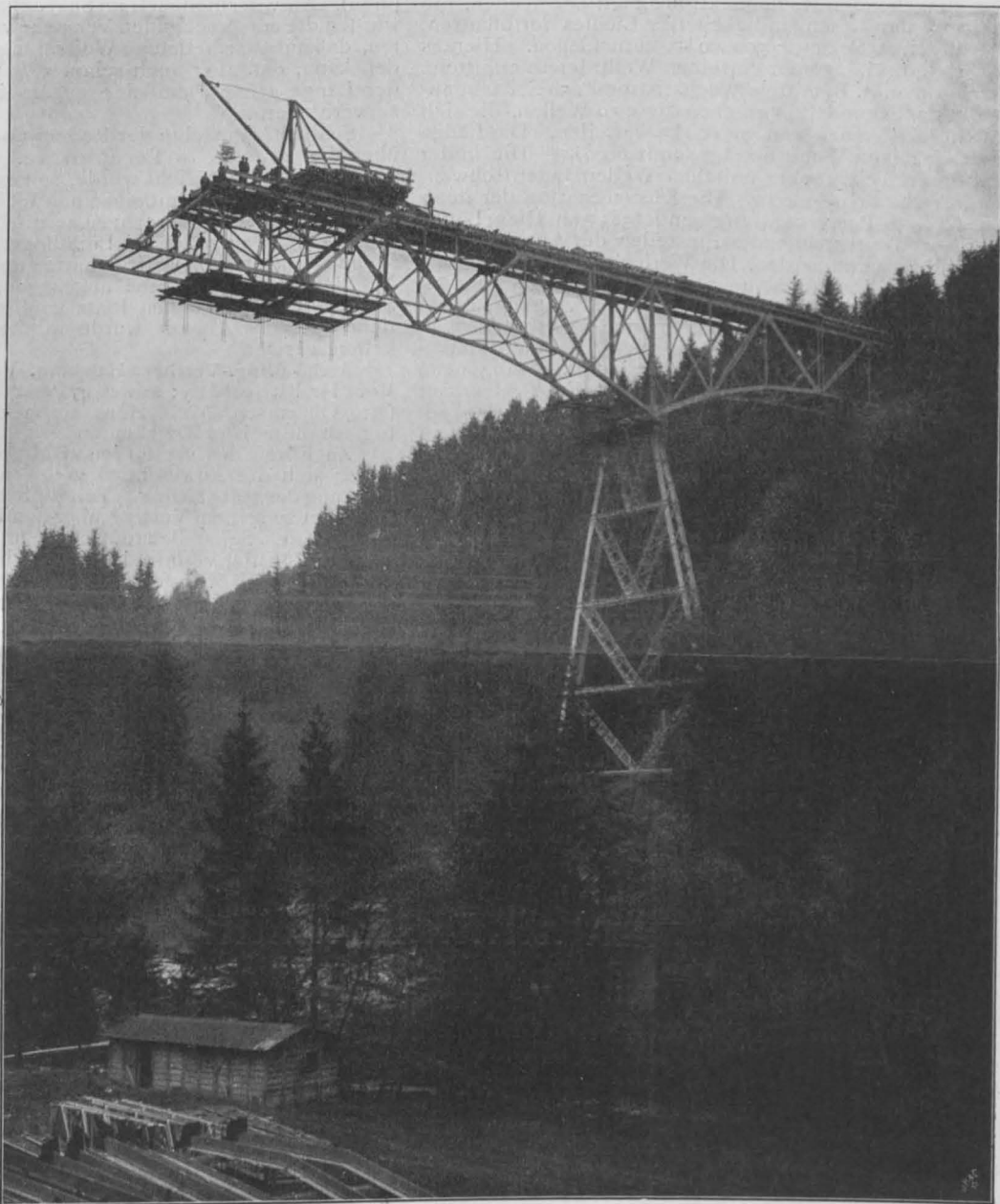
Eder und Fulda vermindern und noch eine bedeutende Kraftanlage mit Druckwasser versorgen. Es sollen in mehreren Staubecken 200—250 Mill. cbm Wasser angesammelt und in der trockenen Sommerzeit dem Flusse zugeführt werden. Davon werden bei Rinteln für den Rhein-Weser-Kanal etwa 75 Mill. cbm jährlich entnommen, der Rest bleibt für den Flußlauf und reicht sowohl dazu aus, um, abgesehen von ganz trockenen Jahren, mindestens den gemittelten Niedrigwasserstand der Weser zu halten, als auch diesen noch etwas zu erhöhen, sodaß bei Hannover-Minden mindestens 1,10, unterhalb von Minden wenigstens 1,40 m Wasserstand gehalten werden können, d. h. mehr als bei der mittleren Elbe und Oder bei Niedrigwasser. Zunächst soll an der Eder im Fürstentum Waldeck eine Sperre von 170 bis 200 Mill. cbm Fassungskraft erbaut werden, die eine Mauer von rd. 50 m Höhe erfordern und ein Staubecken von rd. 10 qkm Fläche erhalten würde. Ein zweites Staubecken von 30—50 Mill. cbm soll an der Diemel angelegt werden; ferner wird noch untersucht, ob sich das Werra-Gebiet nicht ebenfalls dazu eignet. Hier ist allerdings der Boden vielfach durchlässig, sodaß eine länger andauernde Aufspeicherung von Wassermassen nicht möglich wäre, weil das Wasser allmählich versickert. Diesen Prozeß will man im vorliegenden Falle sich aber dadurch zunutze machen, daß man hinter niedrigen Staumauern einen Teil des stärkeren Zuflusses ansammelt und dann dieses Wasser versickern läßt. Es kommt dann weiter unterhalb wieder als Quelle zutage und dient so ebenfalls zur Erhöhung der Wasser-Stände in den Zuflüssen der Weser, also schließlich auch dieses Flusses selbst.

Nach den Untersuchungen an der Weser kann in geeigneten Fällen also die Kanalisierung eines Flusses durch die Erhöhung der Wassertiefe mittels Zuschuß-Wassers aus Talsperren ersetzt werden. Allerdings wird kaum dieselbe Tiefe bei Niedrigwasser wie im ersten Falle erreicht werden können, dafür fällt aber auch die Behinderung der Schifffahrt durch die zahlreichen Schleusen fort. Jedoch müssen die Staubecken für Zwecke der vorliegenden Art sehr großen Inhalt — erstrebenswert sind Hunderte von Millionen Kubikmetern — besitzen, um das Wasser genügend billig liefern zu können (bei sehr großen Becken trifft der Einheitspreis von 12 Pfg./cbm vielfach zu).

Im ganzen sind in den letzten 20 Jahren in Deutschland etwa 25 Talsperren mit insgesamt rd. 120 Mill. cbm Inhalt und einem Kostenaufwand von 30 Mill. M. erbaut worden. Weitere 15 Talsperren mit etwa 400 Mill. cbm Inhalt und rd. 50 Mill. M. sind teils im Bau, teils genehmigt. Die Einheitskosten für 1 cbm aufgespeicherten Was-

sers (natürlich Kraftwerke, Wasserwerke usw. nicht mitgerechnet) schwanken dabei zwischen 8 (Edertalsperren) und 170 Pfg./cbm (Ronsdorf). Ueberall in Deutschland herrscht auf diesem Gebiete eine rege Bewegung. Vergleichen wir uns allerdings mit anderen Ländern, z. B. mit den Anlagen in Ägypten, wo der Assuân-Damm allein 1000, der Assiût-Damm 800 Mill. cbm Wasser aufspeichert, so stehen wir hinsichtlich der Größe der Aufgaben noch sehr im Anfang.

Ein wichtiger Gesichtspunkt ist aber schließlich noch zu berücksichtigen, das ist die Wirkung der Talsperren auf das Landschaftsbild. Dieser Gesichtspunkt verdient vollste Beachtung, denn nicht alle idealen Rücksichten sollen hinter dem wirtschaftlichen Bedürfnis und dem



Abbildg. 3. Straßenbrücke über den Argentobel bei Grünenbach in Bayern. (Aufnahme vom 15. Oktober 1906.)

Gelderwerb zurücktreten. Namentlich ist bei landschaftlich hervorragenden Gegenden, wie z. B. im Harz, dafür zu sorgen, daß das Landschaftsbild nicht durch häßliche Mauern, öde Wasserflächen und unschöne Fabrikgebäude zerstört wird. Im allgemeinen darf man bei den deutschen Anlagen aber sagen, daß sie diesen Gesichtspunkten auch Rechnung getragen haben, daß sie, wenn sie auch z. T. Veränderungen in die Landschaft hineingetragen haben, sich doch in diese gut einpassen. Stellenweise sind sogar neue Landschaftsbilder von großem Reize entstanden.

Mit einer Huldigung an Intze, den Meister des Talsperrenbaues in Deutschland, dem die Talsperren-Genossenschaft der oberen Ruhr auf der Sperrmauer von Meschede ein markiges Denkmal in Erz und Stein gesetzt hat, klang der Vortrag aus. —

Vereine.

Württ. Verein für Baukunde in Stuttgart. In der 3. ordentl. Versammlung vom 10. Jan. 1907 sprach Hr. Prof. Herrmann von der Techn. Hochschule im Elektrotechnischen Institut über drahtlose Telegraphie. An der Hand zahlreicher Lichtbilder stellt er zunächst in äußerst anschaulicher Weise die elektromagnetischen Vorgänge überhaupt dar, auf denen die drahtlose Telegraphie sich aufbaut, und schloß hieran eine Reihe von Angaben über ausgeführte Anlagen, namentlich solche der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie, die auch einen Teil der vorgeführten Lichtbilder zur Verfügung gestellt hatte. Der Redner führte etwa folgendes aus:

Die beim Durchgang des elektrischen Stromes in einem Draht entstehenden Schwingungen erzeugen in dem umgebenden Raum elektromagnetische Wellen, die sich mit der Geschwindigkeit des Lichtes fortpflanzen, also in einer Sekunde 300 000 km zurücklegen. Hieraus läßt sich die Länge der einzelnen Welle leicht ermitteln. Erzeugt man z. B. mittels Wechselstromes 50 Schwingungen in der Sekunde, so ergeben diese 50 Wellen, die sich auf die Entfernung von 300 000 km verteilen. Die Länge einer einzelnen Welle beträgt somit 6000 km. Die in der drahtlosen Telegraphie üblichen Wellenlängen schwanken zwischen 100—1000 m. Die Küsten-Station der deutschen Reichs-Postverwaltung wendet 365 m an. Diese Länge kann durch entsprechendes Einstellen der Apparate willkürlich bestimmt werden. Die Wellen, die der Draht aussendet, sind aber nicht ununterbrochene Züge, sondern bestehen in Gruppen von einzelnen Schwingungen, die stoßweise, durch lange Zwischenräume unterbrochen, in den Raum hinausleiten. Die für die oben genannten Wellenlängen erforderliche Geschwindigkeit der Schwingungen konnte bisher nur mittels elektrischen Funkens erzielt werden, sodaß daher etwas voreilig der Name „Funkentelegraphie“ geschaffen wurde; heute läßt sie sich auch mit dem elektrischen Lichtbogen herstellen.

Bei der Funkentelegraphie wird der zwischen den Polen eines Induktions-Apparates überspringende Funke dazu benutzt, einen angeschlossenen Stromkreis mit eingebaute Leideners Flasche und Drahtspule zu schließen; der Sendedraht für die Telegraphie zweigt von der Spule unmittelbar ab oder ist mittels Transformators mit dem Stromkreis verbunden. Eine Verlangsamung der Schwingungen, also Vergrößerung der Wellenlängen, wird erreicht durch Vermehrung der Flaschen (Vergrößerung der Kapazität) sowie Vermehrung der Windungen der Spule und umgekehrt. Die Apparate sind so eingerichtet, daß diese Ein- bzw. Ausschaltung durch ganz einfache Handgriffe erfolgen kann. Die drahtlose Telegraphie bedarf nun zweier Stationen, einer Sende- und einer Empfangsstation, beide sind mit einem hoch in die Luft ragenden Draht versehen, der wechselweise als Sende- oder Empfangdraht dient. Um die sonst erforderliche große Länge dieser

Drähte zu beschränken, werden oben meist Netze angebracht, die dachartig oder schirmförmig ausgebildet sein können und die Kapazität des Drahtes vermehren. Der Auffangdraht spricht nun bloß dann auf die ankommenden Wellen an, wenn er auf sie abgestimmt ist, was wieder wie beim Sendedraht durch Spulen und Kapazitäten geschieht. Man kann auf diese Weise auf jede beliebige Wellenlänge einstellen, eine Geheimhaltung der Nachrichten ist somit unmöglich, falls keine Chiffrierung benutzt wird.

Um die im Auffangdraht entstehenden Schwingungen zur sinnlichen Wahrnehmung zu bringen, wird der Fritter (Cohärer) oder die „elektrolytische Zelle“ eingeschaltet, jener dient zur Aufnahme der Zeichen mittels Schreib-, diese mittels Hörempfängers (Morse-Apparat bzw. Telefon). An verschiedenen im Saal aufgestellten Stationen wurden die entsprechenden Versuche vorgeführt, die zeigten, daß auf ganz beliebige Wellenlängen eingestellt werden kann, daß aber auch schon 5% Verschiedenheit in der Länge genügt, um eine gegenseitige Beeinflussung zu verhindern.

Schließlich machte der Redner noch einige Angaben über die drahtlose Telephonie, die erst in allerneuester Zeit ermöglicht wurde, seit es nämlich gelungen ist, nicht mehr bloß mit einzelnen Wellenstößen, sondern mit fortlaufenden Wellenzügen zu arbeiten. An dem selbsttönenden und sprechenden Lichtbogen wurden diese Versuche erläutert. Der Vortrag hatte eine große Anzahl von Mitgliedern nebst Damen angezogen, sodaß der große Saal bis auf den letzten Platz gefüllt war. Der gemütliche Teil des Abends wurde in die Räume des Kaskellers verlegt. —

Arch.- u. Ing.-Verein zu Hamburg. Vers. am 11. Jan. 1907. Vors. Hr. Bubendey; anwes. 47 Pers. Aufgen.: Ing. Hans Otto Olshausen, Arch. Hans Maria Ehrhard und Dipl.-Ing. Brandmeister Dieckmann.

Zu Ehren des verstorbenen Mitgliedes Piglheim erheben sich die Anwesenden von den Sitzen. Nach Erledigung des geschäftlichen Teiles nimmt Hr. Glüenstein das Wort zu seinem Vortrag über den Bildhauer Friedrich Beer. Seine Bekanntschaft mit diesem hervorragenden Künstler vermittelte ein ihm befreundeter Florentiner Maler und Kunstmäcen, das Haupt eines geselligen Kreises von Künstlern und Gelehrten in der Arnstadt. Seine Besuche in dem herrlichen Atelier Beer's, einer halberfallenen, vor den Toren gelegenen Villa von sehr großen Abmessungen und die innige Beschäftigung mit dem genialen Besitzer und seinen Werken ließen in ihm den Entschluß reifen, in einem größeren Kreise über Beer und seine Werke zu reden. Im Alter von 22 Jahren erhielt der in Brunn geborene Künstler den großen Rompreis auf drei Jahre, nachdem die von ihm für den Michael-Beer-Preis ausgeführte und nach Berlin eingesandte Gruppe kurz vorher auf dem Transport zerstört

Das Nationaldenkmal für König Viktor Emanuel II. in Rom.

Von Dr.-Ing. Hans Waag in Florenz.

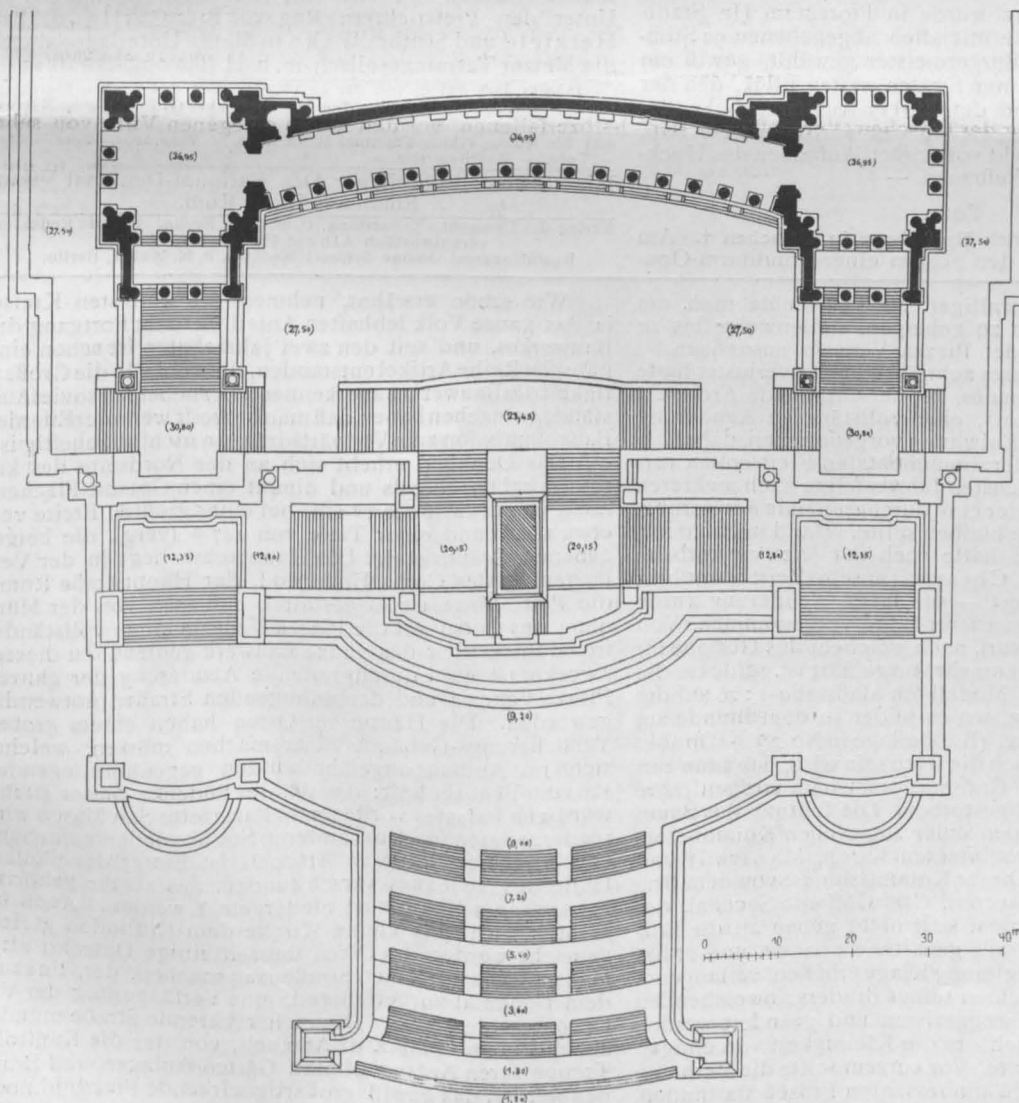
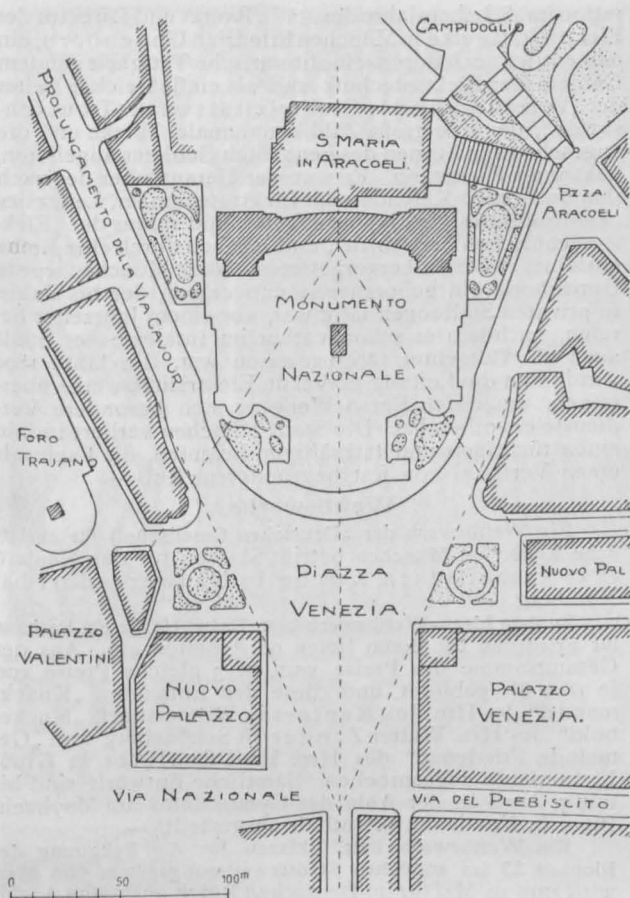
(Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Grundrisse S. 183.)

Zweizwanzig Jahre der Arbeit für das Nationaldenkmal für Viktor Emanuel II. in Rom gehören schon der Geschichte an. Nahezu 3000 cbm Marmor sind schon aufgetürmt worden in diesem Riesendenkmal, welches wie kein zweites das Stadtbild von Rom beherrschen wird. Wo man sich in Rom befinden mag, stets fallen jetzt schon die mächtigen Massen des Neubaus in die Augen, und der Blick von der obersten Dachterrasse des Denkmals wird einen Ausblick über die ewige Stadt bieten, dessen sich keiner der altberühmten Aussichtspunkte, sei es der Monte Pincio oder sei es die Peterskuppel, rühmen kann. Die Pracht des weißen Marmors, die Wucht der Riesensäulen des neuen Nationaltempels werden einen kleinen Begriff geben können von dem Glanz seiner Vorgänger in der alten Kaiserstadt, und wie deren Entstehung in alter Zeit die ganze römische Welt bewegte, so erweckt auch das neue Denkmal die regste Anteilnahme in ganz Italien — gilt es doch nicht bloß, ein Wahrzeichen des jungkräftigen einigen Landes aufzurichten und die neue Hauptstadt einer Roma würdig zu schmücken — sondern es handelt sich zugleich um das größte Denkmal der ganzen Erde. Die brennendste Frage ist augenblicklich die: wann endlich wird sich das Volk seines stolzen Denkmals der neugewonnenen Einheit erfreuen dürfen? Optimisten hatten die Fertigstellung für 1911 vorausgesagt, für den fünfzigsten Jahrestag der Proklamation Roms zur Hauptstadt im Parlamento Subalpino, aber auch sie werden, wie jetzt die Dinge stehen, einen guten Teil ihrer Hoffnungen für diesen Zeit-

punkt begraben haben. Von einer Fertigstellung in drei Jahren, von der man in verschiedenen ausländischen Zeitschriften las, kann gar keine Rede sein. Es ist vielleicht schon zuviel gesagt, wenn man das Denkmal für zur Hälfte fertig anspricht, und ob auch wohl nicht noch einmal zweizwanzig Jahre vergehen werden — für 1911 scheint die Beendigung fast unmöglich, wenn man bedenkt, daß über siebzig plastische Gruppen und Figuren das Gebäude schmücken sollen, von denen heute noch nicht feststeht, wie sie werden sollen und wer sie ausführen soll. Ueber ihre Herstellung und Vergebung herrschen in Fachkreisen und in der öffentlichen Meinung derartig verschiedene Ansichten, daß eine Lösung der nicht leichten Frage noch einige Zeit auf sich warten lassen kann.

An 20 Mill. Lire hat das Bauwerk schon verschlungen und ebensoviel werden wohl noch aufzubringen sein, ehe die Hülle von dem fertigen Denkmal fallen kann. Für 1 Mill. Modelle sind allein für die Architekturteile angefertigt worden, fast 4 Mill. haben Ankäufe und Niederlegung von Nachbargebäuden gebraucht, fast 4 Mill. stecken in den riesenhaften Fundamenten. Allein die Räumung des Platzes am Kapitol, auf dem das Denkmal errichtet werden sollte, nahm drei Jahre in Anspruch, schlimmeren Zeitverlust fügte noch die Gründung des Fortgang der Arbeiten zu. Das Programm des Wettbewerbes hatte am kapitolinischen Hügel Tuffsteinfelsen angenommen, in den die oberste Plattform eingeschnitten werden sollte. Statt dessen fand man losen Sand und große Höhlungen. An der Ostseite wurden endlich die uralten Mauern des Kapitols aufgedeckt; diese mußten aus Gründen der Denkmalpflege geschont und umgangen werden, um ihre spätere Besichtigung zu ermöglichen; ihretwegen mußte eine mühselige Umänderung des ganzen Entwurfes erfolgen.

(Fortsetzung Seite 184)



Das Nationaldenkmal für König Viktor Emanuel II. in Rom.

worden war. In Rom ging Beer seine eigenen Wege und schlug ein Anerbieten des im Zenit seines Ruhmes stehenden Joseph Kopf, sich mit ihm zu verbinden, rundweg aus. Nach Wien zurückgekehrt, wurde er durch das Studium der französischen Bildhauer auf der Welt-Ausstellung 1873 veranlaßt, nach Paris zu gehen. Hier schuf er eine ganze Reihe seiner bekanntesten Meisterwerke. Nach der Ausstellung von 1889 ging er nach Florenz, um dort in aller Ruhe seinem Schaffen zu leben. Hier entstand auch das Modell zu dem bekannten Brunnen auf dem Marktplatz in Mülhausen i. E. Ueber die Vorgeschichte dieses wundervollen Werkes und über den Guß der Brunnenfiguren in verlorener Wachsform bei dem hervorragenden Erzgießer Lippi in Pistoja nach den besonderen Angaben Beer's erzählt Glüenstein in ausführlicher und anziehender Weise. Zum Schluß führt Redner der Versammlung eine Reihe der Hauptwerke Beer's in Licht-Bildern vor, die sämtlich von der Meisterschaft des Künstlers beredtes Zeugnis ablegen. — Wö.

Vermischtes.

Die Berufung Heinrich Seelings als Stadtbaurat von Charlottenburg stellt diesen ausgezeichneten Künstler vor eine Reihe der bedeutendsten städtischen Bauaufgaben. Unter diesen werden uns genannt eine große Badeanstalt mit Schwimmbecken und russischen und römischen Bädern für beide Geschlechter; die Erweiterungsbauten des Rathauses in Charlottenburg; ein monumentaler Abschluß der Bismarckstraße in ihrer Fortsetzung als Döberitzer Heerstraße; eine Zentral-Markthalle; die künstlerische Gestaltung des Straßenbildes der Bismarckstraße usw., Aufgaben, die einen tatkräftigen Künstler von frischer Initiative wohl anregen können, ihnen seine gesammelte Kraft zu widmen Hr. Seeling hat sich vorbehalten, die Neubauten der Theater in Kiel und Freiburg i. Br. zu Ende zu führen, hat aber keineswegs die Absicht, mit Abschluß dieser Arbeiten sich dem Gebiete, auf dem er so lange Jahre und mit so reichem Erfolge führend tätig war, abzuwenden. In literarischer, lehrender und begutachtender Tätigkeit wird er vielmehr auch in Zukunft seine Erfahrung dem

deutschen Theaterbau dienstbar machen und namentlich im Kampf der Meinungen über die zweckentsprechendste Gestaltung von Zuschauerraum und Bühne seine an der Praxis gereifte Meinung in die Wagschale werfen. Nach Abschluß der Arbeiten für Kiel und Freiburg wird Hr. Seel. das Atelier allein weiter führen. —

Wiederherstellungs-Arbeiten am Schlosse Ambras bei Innsbruck und seine Einrichtung für die Sammlungen des Erzherzogs Franz Ferdinand v. Oesterreich-Este waren nach den Tagesblättern der Gegenstand von Beratungen, die der Erzherzog in Berlin mit dem General-Direktor der königl. Museen, Wilh. Bode, kürzlich gepflogen hat. Schloß Ambras, von dem wir S. 180 eine Ansicht des Aeußeren sowie des großen Festsalles geben, ist Familienfondsgut der kaiserlichen Familie und wurde in den Jahren 1856—1858 von Erzherzog Karl Ludwig, dem Vater des Erzherzogs Franz Ferdinand, bewohnt, als er Statthalter von Tirol war. Die damals unternommenen Wiederherstellungs-Arbeiten fielen nicht in allen Teilen glücklich aus.

Schloß Ambras war ursprünglich eine Burg der Grafen von Andechs und Tirol. 1563 kam es an den damaligen Statthalter von Tirol, Erzherzog Ferdinand, der es von seinem Vater, dem Kaiser Ferdinand I., erhielt. Nach dem Tode der Gattin des Erzherzogs, Philippine Welser, wurde Schloß Ambras im Jahre 1580 vollständig umgebaut und Erzherzog Ferdinand stellte seine bis dahin in der Hofburg zu Innsbruck untergebrachte wertvolle Sammlung hier auf. Diese Sammlung wurde zu Beginn des vorigen Jahrhunderts nach Wien gebracht und fand im unteren Belvedere Aufstellung. Den Umbau im Jahre 1880 leiteten zwei deutsche Baumeister, Uschall und Echtsch von der Site, sowie der Italiener Giovanni Lucchesi. Der Name des leitenden Architekten ist unbekannt. Die Decken-Gemälde malte der Italiener Giovanni Battista Fontana aus Ala; an den Holz- und Vergolder-Arbeiten waren die Innsbrucker Meister Konrad Gottlieb und Leitgeb beteiligt.

Seit 1881 ist das Schloß öffentliches Museum. Um es dazu einzurichten, fanden auch zu dieser Zeit Wiederherstellungs-Arbeiten statt. Das Schloß enthält heute 3 große Säle mit Waffen und Rüstungen im Untergeschoß, 13 Säle mit Gemälden und 14 Säle und Zimmer mit Gegenständen der Kleinkunst in den beiden folgenden Geschossen. Nunmehr will Erzherzog Franz Ferdinand seinen erlenen Besitz an Antiken und an Bildwerken der italienischen Früh-Renaissance, sowie seine naturwissenschaftlichen Sammlungen, die sämtlich im Modena-Palais in Wien nur vorübergehend untergebracht sind, im Schlosse Ambras aufstellen. Nicht mit Unrecht sagt man, die Verwirklichung dieser Absicht und die mit ihr einhergehenden baulichen Umgestaltungen würden für das schöne Schloß mit seiner unvergleichlichen Lage eine neue Renaissance bedeuten. —

Techniker als Bürgermeister. Wir hatten schon bei Besprechung der Besetzung der Karlsruher Bürgermeister-Stelle angedeutet, daß die frisch aufblühende Stadt Pforzheim vermutlich die erste im Großherzogtum Baden sein werde, die einen Techniker als Bürgermeister in ihre Verwaltung beruft. Diese Vermutung hat sich inzwischen bestätigt. Am 25. März wurde in Pforzheim Hr. Stadtbaurat Adolf Schultze mit allen abgegebenen 92 Stimmen zum zweiten Bürgermeister gewählt, gewiß ein schönes Zeichen nicht nur für den weiten Blick, den der erste Bürgermeister und der Bürger-Ausschuß bekundeten, sondern auch ein Zeichen des Vertrauens für Hr. Schultze. Pforzheim steht vor großen Aufgaben des Hoch- und namentlich des Tiefbaues. —

Tote.

Städt. Baurat Friedrich Uppenborn in München †. Am 25. d. M. verschied an den Folgen einer Blinddarm-Ope-

Die Gründung der gewaltigen Massen mußte man, um auf tragfähigen Boden zu gelangen, stellenweise bis zu 16 m unter der Höhe der Piazza Venezia ausdehnen.

Schon während dieses achtjährigen Zeitverlustes hatte der Schöpfer des Denkmals, der hervorragende Architekt Graf Giuseppe Sacconi, eine vollständige Aenderung seines preisgekrönten Entwurfes vorgenommen, dabei die gesamte Anordnung der monumentalen Freitreppen verschiebend. In den nächsten Jahren folgte nach mehreren kleinen Versuchen wieder eine durchgreifende Aenderung, die nun die endgültige bleiben sollte. Hand in Hand mit Sacconis Aenderungen hatte auch der jetzt verstorbene Venetianer Bildhauer Chiaradia sein Reiterstandbild für den König geändert — die letzte Aenderung wurde nach seinem Tode von anderer Hand vorgenommen. Von Sacconis letztem Entwurf, nach welchem das Gerippe für die Treppenanlagen nunmehr ausgeführt ist, schickte die Regierung ein großes Modell im Maßstabe 1:20 auf die Mailänder Ausstellung, wo es leider in dem Brande am 3. August 1906 unterging. (Bildbeilage in No. 28.) — Ob aber diese letzte Idee wirklich die letzte sein wird, das kann zurzeit Niemand wissen. Graf Sacconi ist im vorigen Jahre nach langer Krankheit gestorben. Die Leitung des Baues liegt jetzt in den Händen einer staatlichen Kommission, an deren Spitze die Architekten Koch, Manfredi und Piacentini stehen. Dieser Kommission ist von dem Bruder des Architekten Sacconi, Graf Goffredo Sacconi, der Vorwurf gemacht worden, sich nicht genau an die Entwürfe und Ideen Sacconi's gehalten zu haben, und er hat daraufhin gegen die Regierung Klage erhoben, verlangend, daß alle von den Absichten seines Bruders abweichenden Ausführungen wieder weggerissen und geändert werden sollten — wobei es sich um die Kleinigkeit von einigen Millionen handeln dürfte. Vor kurzem sollte die Verhandlung über diesen gewiß interessanten Prozeß stattfinden, sie ist jedoch wieder vertagt worden.

ration im 48. Lebensjahre der städt. Baurat und Direktor der Elektrizitätswerke in München Friedrich Uppenborn, ein namentlich auch durch seine literarische Tätigkeit auf dem Gebiete der Elektrotechnik und als einflußreicher Leiter der „Vereinigung der Elektrizitätswerke Deutschlands“, der eine große Zahl kommunaler Werke und die angesehensten Firmen des genannten Gebietes angehören, bekannter Fachmann. Er war der Herausgeber des nach ihm benannten Kalenders für Elektrotechnik, Leiter des „Zentralblattes für Elektrotechnik“ und später der „Elektrotechnischen Zeitschrift“, und ist auch durch eine Reihe einzelner Arbeiten hervorgetreten. Nach München wurde Uppenborn, ein geborener Hannoveraner, der bis dahin in privaten Stellungen tätig war, vor einem Jahrzehnt berufen, nachdem er schon vorher im Interesse der Stadt auch als Gutachter tätig gewesen war. Im Jahre 1899 wurde ihm die Leitung der städt. Elektrizitätswerke übertragen, um deren Entwicklung er sich besondere Verdienste erworben hat. Die Stadt München verliert in ihm einen tüchtigen und tatkräftigen Beamten, die Fachwelt einen Vertreter von fest begründetem Ruf. —

Wettbewerbe.

Ein Wettbewerb der „Deutschen Gesellschaft für christliche Kunst“ in München betrifft Skizzen für den Neubau einer katholischen Kirche in Neuwezendorf bei Nürnberg. —

Zu dem Ideen-Wettbewerb betr. Entwürfe für ein Rathaus für Friedenau bei Berlin liefen 96 Arbeiten ein. Aus der Gesamtsumme der Preise wurden 3 gleiche Preise von je 1800 M. gebildet und diese den Entwürfen „Knackmandel“ des Hrn. Jos. Reuters in Wilmsdorf, „Muckebold“ des Hrn. Walter Zander in Schöneberg und „Gemeinde Friedenau“ des Hrn. Emil Schlüter in Groß-Lichterfelde zugesprochen. Sämtliche Entwürfe sind bis mit 7. April in der Aula des Gymnasiums am Maybach-Platz in Friedenau öffentlich ausgestellt. —

Ein Wettbewerb betr. Skizzen für die Bebauung des Blockes 33 im südlichen Stadterweiterungsgebiet von Metz wird zum 30. Mai für im Deutschen Reich ansässige Architekten erlassen. 4 Preise von 1200, 1000, 800 und 600 M. Unter den Preisrichtern Reg.- u. Bt. Cailloud, Bt. Herzfeld und Stdtbtr. Wahn in Metz. Unterlagen durch die Metzter Terrainsgesellschaft m. b. H. Theobaldswall 13. —

Inhalt: Das Axiom von der Unantastbarkeit des Pariser Platzes in Berlin. — Straßenbrücke über den Argentinobel bei Grünbach in Bayern. — Der Talsperrenbau in Deutschland. (Schluß.) — Das National-Denkmal für König Viktor Emanuel II. in Rom. — Vereine. — Vermischtes. — Tote. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Das National-Denkmal Viktor Emanuels II. in Rom.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

Wie schon erwähnt, nehmen die weitesten Kreise, ja das ganze Volk lebhaften Anteil an dem Fortgang des Bauwerkes, und seit den zwei Jahrzehnten ist schon eine hübsche Reihe Artikel entstanden, die wohl alle die Großartigkeit des Bauwerkes anerkennen, aber nebenher soviel Ausstände zu machen haben, daß man begreift, wenn der Eifer der Baukommission zum Vorwärtsdrängen nicht allzuheftig ist.

Das Denkmal erhebt sich an der Nordseite des kapitolinischen Hügels und nimmt einen Gesamt-Flächenraum von etwa 16 000 qm ein, bei einer größten Breite von etwa 140 m und einer Tiefe von 147 m (vergl. die beigegebenen Grundrisse). Die Hauptachse liegt in der Verlängerung des Corso Umberto I, der Hauptstraße Roms, die Platzanlage ist so gestaltet, daß man von der Mündung des Corso auf die Piazza Venezia einen vollständig freien Blick über das ganze Bauwerk genießt. Zu diesem Zwecke ist eine durchgreifende Aenderung der ganzen Piazza Venezia und der anliegenden Straßen notwendig geworden. Die Häuser im Osten haben einem großen Versicherungs-Gebäude Platz machen müssen, welches sich im Aufbau ungefähr an den gegenüberliegenden Palazzo Venezia hält; das vor der Südecke dieses altherwürdigen Palastes vorliegende Palazzetto San Marco wird niedrigerissen und an anderer Stelle wieder aufgebaut. Die Kirche S. Maria in Aracoeli ist hinter der Säulenhalle des Neubaues verschwunden, das zu ihr gehörige Franziskaner-Kloster ist niedergelegt worden. Auch im Westen wird eine kleine Kirche dem Erdboden gleichgemacht werden, im Osten müssen einige Dutzend alter Häuser Platz für einen Straßenzug machen, der, links an dem Denkmal vorbeiführend, eine Verlängerung der Via Cavour bilden wird. Die rechts führende Straße mündet auf die kleine Piazza di Aracoeli, von der die Kapitols-Treppe ihren Anfang nimmt. Garten-Anlagen und Brunnen werden das gewiß großartig wirkende Platzbild noch vervollständigen. — (Schluß folgt.)